

WYJAŚNIENIA I ZMIANA TREŚCI SWZ

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia klasycznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 132 u.p.z.p. na zadanie pn.: „**DOSTAWA ELEKTRYCZNYCH AUTOBUSÓW MIEJSKICH DLA MIASTA JELENIA GÓRA**”.
Nr nadany przez Zamawiającego: RZ.271.63.2022.

Działając na podstawie art. 135 ust. 2 i 6 Ustawy z dnia 11 września 2019 roku Prawo Zamówień Publicznych (t. j. Dz. U. z 2022 r., poz. 1710 z późn. zm.) Zamawiający informuje, że wpłynęły zapytania o następującej treści:

PYTANIE NR 26

Dotyczy: p. 19.1.2.d T2 Tomu I SWZ (Instrukcja dla wykonawców)

Zwracamy się z prośbą o uwzględnienie w ocenie, jako równoważne, rozwiązania rozmieszczenia magazynów energii także poza dachem pojazdu.

Znaczne dociążenie dachu bateriami, szczególnie bateriami o dużej pojemności i masie, może spowodować, w szczególnych warunkach, także w czasie kolizji, utratę stabilności i zagrożenie wywrócenia się na bok.

Wywrócenie się autobusu z bateriami trakcyjnymi umieszczonymi na dachu i uszkodzenie baterii, stwarza nie mniejsze zagrożenie niż zagrożenie spowodowane kolizją autobusu z bateriami rozmieszczonymi w różnych, zabezpieczonych z uwzględnieniem stref zgniotu i przygotowanych do tego celu, miejscach pojazdu.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 26

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 27

Dotyczy: p. 19.1.2.d T2 Tomu I SWZ (Instrukcja dla wykonawców)

Prosimy o uwzględnienie w ocenie punktowej, korzyści związanych z zastosowaniem silników napędowych w moście napędowym w stosunku do silnika centralnego.

Przewaga silników w moście napędowym nad silnikiem centralnym polega m.in. na:

- wyjątkowo cichej pracy
- ograniczeniu ilości podzespołów generujących hałas i mogących ulec awarii
 - brak ciężkiego, mechanicznego mechanizmu różnicowego
 - brak wału napędowego
- symetryczne rozmieszczenie mas
- możliwość jazdy „na jednym silniku”
- możliwość holowania bez konieczności rozłączania wału napędowego

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 27

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 28

Dotyczy: p. 19.1.2.d T2 Tomu I SWZ (Instrukcja dla wykonawców)

Czy Zamawiający zrezygnuje z punktowania zabudowy wieżowej w tylnej części przedziału pasażerskiego? Rozmieszczenie części zespołów autobusu we wnętrzu zabudowy wieżowej, wpływa na optymalne rozmieszczenie mas i pozwala na skrócenie przewodów elektrycznych i hydraulicznych, co przyczynia się do zmniejszenia awaryjności i oszczędności energii.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 28

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 29

Dotyczy: p.4.2.2 i p. 4.2.3 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy Zamawiający, ze względu na wysokie wymagania dotyczące zasięgu autobusu i co za tym idzie dużą masą baterii trakcyjnych, ograniczy wymóg minimalnej ilości pasażerów do 70 i minimalną liczbę miejsc siedzących do 27?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 29

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 30

Dotyczy: p.4.5.2 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy Zamawiający przyjmie rozwiązanie polegające na wyposażeniu kabiny kierowcy w klamkę wewnętrzną oraz zewnętrzny zamek – wyłącznik, pozwalający na otwarcie drzwi kabiny kierowcy przy pomocy oddzielnego klucza?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 30

Zamawiający dopuszcza fabryczne rozwiązanie Wykonawcy, polegające na wyposażeniu kabiny kierowcy w klamkę wewnętrzną oraz zewnętrzny zamek – wyłącznik, pozwalający na otwarcie drzwi kabiny kierowcy przy pomocy oddzielnego klucza.

PYTANIE NR 31

Dotyczy: p.4.5.4 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Kabiny kierowców w naszych autobusach wyposażono w dwa schowki, obszerny schowek w drzwiach kabiny, dostępny z wnętrza, oraz drugi schowek, dostępny z zewnątrz kabiny.

Czy Zamawiający zaakceptuje to rozwiązanie?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 31

Zamawiający dopuszcza fabryczne rozwiązanie Wykonawcy, polegające na wyposażeniu kabiny kierowcy w dwa schowki - obszerny schowek w drzwiach kabiny, dostępny z wnętrza, oraz drugi schowek, dostępny z zewnątrz kabiny.

PYTANIE NR 32

Dotyczy: p.4.5.11 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy Zamawiający przyjmie rozwiązania prezentacji na desce rozdzielczej:

- temperatury wnętrza, po uprzednim wywołaniu wskazania
- zużycia energii bez wskazywania całkowitego jej zużycia
- zegarowego wskaźnika poziomu naładowania baterii

Czy włączenie podgrzewania lusterek może odbywać się w trybie automatycznego wyłączenia po ich odszronieniu, bez komunikatu o włączeniu?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 32

Zamawiający dopuszcza fabryczne rozwiązanie Wykonawcy dotyczące prezentacji rozwiązania na desce rozdzielczej:

- temperatury wnętrza, po uprzednim wywołaniu wskazania,
- zużycia energii bez wskazywania całkowitego jej zużycia,
- zegarowego wskaźnika poziomu naładowania baterii,

Jednocześnie Zamawiający informuje, że dopuszcza fabryczne rozwiązanie, gdzie włączenie podgrzewania lusterek odbywa się w trybie automatycznego wyłączenia, po ich odszronieniu, bez komunikatu o włączeniu.

PYTANIE NR 33

Dotyczy: p.4.5.12 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

W związku z brakiem zmiennego przełożenia pomiędzy silnikami elektrycznymi a kołami pojazdu, wnosimy o rezygnację z wymogu wyposażenia autobusu w obrotomierz.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 33

Zamawiający rezygnuje z wymogu wyposażenia deski rozdzielczej w obrotomierz.

W związku z powyższym działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 4.5.12 (tabela) załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„4.5.12 Deska rozdzielcza wyposażona również w drogomierz i prędkościomierz, a także przyciski manualne sterujące drzwiami oraz elementy sygnalizujące zamierzenia pasażerów. Zamawiający nie dopuszcza zastosowania ekranu dotykowego do obsługi przycisków.”

PYTANIE NR 34

Dotyczy: p.4.5.14 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Prosimy o zaakceptowanie systemu jednego klucza do zamków, z wyłączeniem kluczyka do stacyjki i klucza do zamka elektromagnetycznego kabiny kierowcy.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 34

Zamawiający dopuszcza fabryczne rozwiązanie Wykonawcy polegające na zastosowaniu systemu jednego klucza do zamków, z wyłączeniem kluczyka do stacyjki i klucza do zamka elektromagnetycznego kabiny kierowcy oraz z zastrzeżeniem, że kasetka na pieniądze będzie posiadać odrębny klucz.

PYTANIE NR 35

Dotyczy: p.4.7.2 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Szkielety foteli pasażerskich w naszych autobusach wykonane są z lekkiego i odpornego na korozję stopu aluminium a poszycia tapicerskie wyłącznie z materiałów uznanych producentów i dostawców do komunikacji miejskiej.

Prosimy o zaakceptowanie tego rozwiązania.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 35

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 4.7.2 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną) który otrzymuje brzmienie:

„Siedziska pasażerskie o budowie modułowej, profilowane, stelaże i uchwyty foteli wykonane ze stali nierdzewnej (kwasoodpornej) lub stali odpornej na korozję dzięki poddaniu ich pełnemu procesowi kateforezy zanurzeniowej lub odpornej na korozję stopu aluminium lub tworzywa wandaloodpornego z zabezpieczeniem pleców siedzeń przed podpalaniem i rysowaniem (np. wkładkami ze stali nierdzewnej – kwasoodpornej), zapewniające łatwy i szybki montaż/demontaż wkładek tapicerki. Siedzenia o dużych walorach estetycznych, odporne na ścieranie i zabrudzenia, wycieranie oraz o podwyższonej odporności na akty wandalizmu. Skorupy (szkielet) z materiałów nierdzewnych (np.: tworzywo sztuczne, aluminium, stal nierdzewna) wyklejone wykładziną tapicerowaną niepalną. Łatwe do utrzymania w czystości, przystosowane do czyszczenia na mokro. Wymagany jeden komplet zapasowych wkładek na jedno siedzenie dla każdego autobusu. Kolorystyka obić tapicerskich i ostateczny układ siedzeń pasażerskich zostaną uzgodnione z Operatorem po podpisaniu umowy z Zamawiającym. Elementy stelaży mające kontakt z podłogą i butami pasażerów muszą być wykonane ze stali nierdzewnej, natomiast elementy ze stali konstrukcyjnej zabezpieczone powłoką gwarantującą odporność na wycieranie szczotką (np. malowanie proszkowe o zwiększonej twardości powierzchniowej w kolorze imitującym stal nierdzewną). Stelaże foteli zabezpieczone przed korozją (sól drogowa, woda).

Mocowanie foteli pasażerskich dostępnych z poziomu niskiej podłogi do ścian bocznych autobusu celem łatwego zmywania podłogi. Śruby mocujące stelaże i fotele bezwzględnie wykonane w technologii nierdzewnej.”

PYTANIE NR 36

Dotyczy: p.4.7.17 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Nasze autobusy, wyposażone są w zintegrowany, energooszczędny i ekologiczny system ogrzewania i klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy.

Istnieje możliwość odrębnej regulacji temperatury w kabinie kierowcy.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 36

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie fabryczne Wykonawcy, polegające na zaoferowaniu autobusów, wyposażonych w zintegrowany, energooszczędny i ekologiczny system ogrzewania i klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy z możliwością odrębnej regulacji temperatury w kabinie kierowcy i pod warunkiem spełnienia pozostałych wymagań i funkcjonalności opisanych w SWZ w tym zakresie.

PYTANIE NR 37

Dotyczy: p.4.8.2 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy Zamawiający, mając na uwadze pojemność pasażerską autobusu i ilość miejsc dostępnych z niskiej podłogi, przyjmie zgodną z przepisami dotyczącymi autobusów miejskich, długość miejsca przeznaczonego do przewozu wózka dziecięcego/inwalidzkiego wynoszącą 2000 mm ?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 37

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 38

Dotyczy: p.4.13.3 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie ogumienia znanej, światowej firmy, spełniającego wymagania techniczne i dobranego optymalnie pod kątem bezpieczeństwa i trwałości, dostarczonego z bieżącej produkcji do fabryki w systemie „Just-in-time” i zamontowanego niezwłocznie, bez określania limitu 10 miesięcy?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 38

Zamawiający wymaga zaoferowania ogumienia zgodnie z zapisami Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 39

Dotyczy: p.4.16.2.a Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy Zamawiający dopuści taki system wymuszonej wymiany powietrza, który polega na intensywnej wymianie powietrza wyposażony we wloty z przodu autobusu oraz wentylator wyciągowy o dużej wydajności z tyłu autobusu ?

Ilość wentylatorów dopasowana jest do wielkości pojazdu, a łączny wydatek wymiany powietrza w oferowanym autobusie spełnia pozostałe wymagania Zamawiającego

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 39

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie fabryczne Wykonawcy, polegające na zaoferowaniu systemu wymuszonej wymiany powietrza, który polega na intensywnej wymianie powietrza. System wyposażony we wloty z przodu autobusu oraz wentylator wyciągowy o dużej wydajności z tyłu autobusu, z zastrzeżeniem spełnienia pozostałych wymagań i funkcjonalności opisanych w SWZ w tym zakresie.

PYTANIE NR 40

Dotyczy: p.4.16.2.b i p.4.21.5 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Ze względu na skuteczność wentylacji naturalnej, część przesuwna okna zajmuje w naszych autobusach powierzchnię większą niż 25%.

Prosimy o zaakceptowanie tego rozwiązania.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 40

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis

1. pkt 4.16.2.b Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„b) naturalna za pomocą okna bocznego z lewej strony z przesuwną szybą boczną (część uchylna lub przesuwna powinna się znajdować w górnej części okna)”

2. pkt 4.21.5 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„W kabinie kierowcy – klejane w nadwozie okno boczne z lewej strony z przesuwną szybą boczną (część przesuwna powinna się znajdować w górnej części okna). Szyba pojedyncza. Wymagana dobra widoczność lewego lusterka zewnętrznego. Szyba boczna ogrzewana elektrycznie.”

PYTANIE NR 41

Dotyczy: p.4.16.5 i p. 4.16.20 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Nasze autobusy wyposażone są w energooszczędny system ogrzewania i klimatyzacji z pompą ciepła.

Spełnienie warunków komfortu termicznego pasażerów wg krzywej VDV 236 zagwarantowane jest przez niekonwencjonalny, zintegrowany system wentylacji, ogrzewania i klimatyzacji, wyposażony między innymi w zespoły nie objęte opisem w niniejszej specyfikacji.

Zintegrowanie pozwala na zmniejszenie strat energii występujących w rozwiązaniu z oddzielnymi klimatyzatorami kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej i daje możliwość oddzielnej regulacji temperatury kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej.

Prosimy o dopuszczenie tego rozwiązania.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 41

Zamawiający dopuszcza zaoferowanie w autobusach fabrycznego rozwiązania Wykonawcy zintegrowanego, energooszczędnego systemu ogrzewania i klimatyzacji z pompą ciepła, z zastrzeżeniem spełnienia pozostałych wymagań i funkcjonalności opisanych w SWZ w tym zakresie. Spełnienie warunków komfortu termicznego pasażerów wg krzywej VDV 236, będzie zagwarantowane przez niekonwencjonalny, zintegrowany system wentylacji, ogrzewania i klimatyzacji, pozwalający na zmniejszenie strat energii występujących w rozwiązaniu z oddzielnymi klimatyzatorami kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej oraz umożliwia oddzielną regulację temperatury w kabinie kierowcy i przestrzeni pasażerskiej.

PYTANIE NR 42

Dotyczy: p.4.16.14 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Ze względu na zmniejszenie masy, w naszych autobusach zastosowano elementy skraplacza, wykonane z odpornego na korozję stopu aluminium.

Czy Zamawiający dopuści takie rozwiązanie?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 42

Zamawiający dopuszcza zaoferowanie rozwiązania fabrycznego Wykonawcy polegającego na wykonaniu elementów skraplacza z odpornego na korozję stopu aluminium.

PYTANIE NR 43

Dotyczy: p.4.16.17 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

W przypadku zastosowania ogrzewania w formie dodatkowego pieca grzewczego, prosimy o zaakceptowanie urządzenia o mocy 23 kW, którego funkcją jest odciążenie układu ogrzewania elektrycznego. W związku z powyższym, szczególnie w przypadku korzystania z energii rezystora hamowania, gdy spalinowe urządzenie grzewcze pracuje według ściśle zadanego algorytmu, nie jest korzystne całkowite wyłączenie ogrzewania elektrycznego podczas pracy spalinowego urządzenia grzewczego.

Czy Zamawiający przyjmie takie rozwiązanie i odstąpi od rejestracji całkowitego czasu pracy spalinowego urządzenia grzewczego ?

ODPOWIEDZ NA PYTANIE NR 43

Zamawiający dopuszcza zaoferowanie rozwiązania fabrycznego Wykonawcy ogrzewania w formie dodatkowego pieca grzewczego z urządzeniem o mocy 23 kW, którego funkcją jest odciążenie układu ogrzewania elektrycznego, z zastrzeżeniem spełnienia pozostałych wymagań i funkcjonalności opisanych w SWZ w tym zakresie tj. w pkt. 16.17 oraz 16.21 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że nie odstępuje od wymogu rejestracji całkowitego czasu pracy spalinowego urządzenia grzewczego.

PYTANIE NR 44

Dotyczy: p.4.17.1 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Naczelną przesłanką działania naszego systemu ogrzewania i klimatyzacji jest zapewnienie komfortu termicznego pasażerom, przy małym zużyciu energii.

Temperatura wnętrza autobusu mieści się w krzywych komfortu wg. VDV 236, bez względu na temperaturę otoczenia. Oznacza to, że pasażer wchodząc do autobusu zimą, odczuwa wyraźnie wyższą temperaturę niż na zewnątrz, a latem temperaturę niższą. Nie jest to ta sama temperatura wnętrza.

Podobnie przy preakondycjonowaniu, może się okazać że przy temperaturze zewnętrznej sięgającej 40oC, obniżenie temperatury wnętrza do 22-25oC okaże się niepotrzebne i niekomfortowe dla pasażera. Przy bardzo surowej zimie, bardzo ciepło ubrany pasażer, wchodząc do autobusu rozgrzanego do temperatury 10-15oC, także może poczuć dyskomfort termiczny.

Ponieważ Zamawiający nie podał warunków pomiaru „temperatury przewozowej” pod koniec procesu preakondycjonowania i granicznych temperatur zewnętrznych, można jedynie stwierdzić, że w naszych autobusach proces trwa około 30 min.

Prosimy o zaakceptowanie naszego rozwiązania.

ODPOWIEDZ NA PYTANIE NR 44

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 45

Dotyczy: p.4.18.17 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie w którym sterowanie każdego skrzydła i drzwi będzie realizowane przyciskiem na pulpicie kierowcy polegającym na blokowaniu otwarcia odpowiedniej połówki drzwi ?

Rozwiązanie takie, daje dodatkowo w przypadku stosowania tzw. „gorącego przycisku” przy pierwszych drzwiach pozwala kierowcy na blokowanie I połówki drzwi, tak aby pasażerowie nie dostawali się w przestrzeń zarezerwowaną dla kierowcy, co nie jest możliwe w przypadku rozwiązania sterowania każdego skrzydła osobnym przyciskiem.

ODPOWIEDZ NA PYTANIE NR 45

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie fabryczne Wykonawcy, w którym sterowanie każdego skrzydła i drzwi będzie realizowane przyciskiem na pulpicie kierowcy polegającym na blokowaniu otwarcia odpowiedniej połówki drzwi.

PYTANIE NR 46

Dotyczy: p.4.18a.3a Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy Zamawiający zaakceptuje zastosowanie zewnętrznych przycisków otwierania drzwi typu sensorycznego, bez efektu wyraźnie wyczuwalnego skoku?

ODPOWIEDZ NA PYTANIE NR 46

Zamawiający dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy polegającego na zastosowaniu zewnętrznych przycisków otwierania drzwi typu sensorycznego, bez efektu wyraźnie wyczuwalnego skoku.

PYTANIE NR 47

Dotyczy: p.4.18a.4d Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie na desce rozdzielczej przycisku otwierającego i zamykającego wszystkie drzwi w kolorze czarnym z odpowiednim piktogramem?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 47

Zamawiający dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy polegającego na zastosowaniu na desce rozdzielczej przycisku otwierającego i zamykającego wszystkie drzwi w kolorze czarnym z odpowiednim piktogramem.

PYTANIE NR 48

Dotyczy: p.4.19.2 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Prosimy o rezygnację z wymogu zastosowania izolacji dźwiękowej w przypadku silników trakcyjnych zabudowanych w moście napędowym.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 48

Zamawiający rezygnuje z wymogu zastosowania izolacji dźwiękowej w przypadku silników trakcyjnych zabudowanych w moście napędowym.

W związku z powyższym działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 4.19.2 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Strefa silnika trakcyjnego izolowana dźwiękowo za wyjątkiem przyjęcia rozwiązania silników trakcyjnych zabudowanych w moście napędowym. Autobus musi posiadać wymagane przepisami oznakowanie w postaci nalepek o wzorach określonych w Regulaminie 107 EKG ONZ – jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów M2 lub M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej”.

PYTANIE NR 49

Dotyczy: p.4.21.14 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Czy w związku z zastosowaniem szyb o różnym przeznaczeniu, Zamawiający zaakceptuje stopień przyciemnienia szyb bocznych i tylnej, w stopniu pomiędzy 20 a 30 %?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 49

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 4.21.14 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Szyby boczne oraz tylna przyciemniane w przedziale 20%-30%. Zamawiający wymaga również zachowania parametrów przyciemniania dla zastosowanych szyb podwójnych.

PYTANIE NR 50

Dotyczy: p.4.24 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

W naszych autobusach zastosowano profilaktykę przeciwpożarową baterii trakcyjnych, polegającą na monitorowaniu temperatury poszczególnych ogniw. System monitorowania temperatury ogniw, pozwala na wykrycie zagrożenia na długo przed powstaniem zarzewia i daje możliwość odłączenia baterii i dalszych adekwatnych działań.

Silniki trakcyjne, chłodzone cieczą, umieszczone są w szczelnej obudowie mostu napędowego i nie wymagają odrębnego systemu gaśniczego.

System gaśniczy w naszych autobusach obejmuje ewentualnie strefę agregatu grzewczego na paliwo ciekłe i silnika elektrycznego napędu sprężarki. Posiada dostęp do manometrów ciśnienia czynnika gaśniczego. U uruchomienie systemu gaśniczego sygnalizowane jest na pulpicie kierowcy.

Prosimy o akceptację tych rozwiązań.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 50

Zamawiający dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy polegającego na zastosowaniu:

- profilaktyki przeciwpożarowej baterii trakcyjnych, polegającej na monitorowaniu temperatury poszczególnych ogniw. System monitorowania temperatury ogniw, pozwala na wykrycie zagrożenia na długo przed powstaniem zarzewia i daje możliwość odłączenia baterii i dalszych adekwatnych działań,
- silników trakcyjnych, chłodzonych cieczą, umieszczonych w szczelnej obudowie mostu napędowego i niewymagających odrębnego systemu gaśniczego,
- systemu gaśniczego obejmującego ewentualnie strefę agregatu grzewczego na paliwo ciekłe i silnika elektrycznego napędu sprężarki z dostępem do manometrów ciśnienia czynnika gaśniczego. U uruchomienie systemu gaśniczego sygnalizowane jest na pulpicie kierowcy.

z zastrzeżeniem spełnienia pozostałych wymagań i funkcjonalności opisanych w SWZ w tym zakresie tj. w pkt 4.24

PYTANIE NR 51

Dotyczy: p.4.24.20 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Gaśnice w naszych autobusach są dostępne w przedniej części przestrzeni pasażerskiej, na ścianie kabiny kierowcy. Dostęp do nich jest niezwłoczny, zarówno od strony przedziału pasażerskiego, jak i z kabiny kierowcy, po uchyleniu drzwi kabiny.

Prosimy o dopuszczenie naszego, zgodnego z przepisami, rozwiązania.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 51

Zamawiający podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 52

Dotyczy: p.4.27.3 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

Prosimy o wyjaśnienie niejednoznaczności w wymogach mocy ciągłej silników trakcyjnych. Wymagana moc ciągła dla silnika pojedynczego wynosi 160 kW, a dla pojedynczego silnika przy piastach wynosi 120 kW.

Czy Zamawiający przyjmie minimalną wartość oczekiwaną, łącznej mocy ciągłej napędu na poziomie 160 kW?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 52

Zamawiający wyjaśnia, że moc dla pojedynczego silnika w przypadku zastosowania dwóch silników w piastach wynosi min. 120 kW.

PYTANIE NR 53

Dotyczy: p.4.28.2 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną).

W związku z niskim zużyciem energii przez nasze autobusy, prosimy o obniżenie wymogu progu energii dostępnej dla użytkownika, do poziomu 280 kWh.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 53

Zamawiający podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 54

Dotyczy Rozdziału 16 SWZ – Sposób oraz termin składania i otwarcia ofert

Ze względu na znaczny stopień skomplikowania pojazdów, stanowiących przedmiot zamówienia, wymagającego skoordynowania prac po stronie Wykonawców, producentów pojazdów i dostawców wyposażenia dodatkowego, zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu składania ofert o 2 tygodnie, tj. do 31.10.2022.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 54

Działając na podstawie art. 137 ust. 1, 2 i 4 Zamawiający zmienia zapis:

1. pkt. 16.1 ppkt. 2) Tomu I SWZ, który otrzymuje brzmienie:

*„2) Kompletną ofertę, o której mowa w pkt 15.3 należy złożyć w formie elektronicznej za pośrednictwem platformy zakupowej nie później niż **do dnia 08.11.2022 r. do godziny 10:00**”.*

2. pkt 16.2 ppkt. 1) Tomu I SWZ, który otrzymuje brzmienie:

*„1) Otwarcie ofert nastąpi **w dniu 08.11.2022 r. o godzinie 10:15** za pośrednictwem platformazakupowa.pl.”*

3. pkt. 17.1 Tomu I SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Wykonawca będzie związany z ofertą od dnia upływu terminu składania ofert przez okres 90 dni tj. do dnia 05.02.2023 r.

Zamawiający informuje, że analogicznie zmienił ogłoszenie o zamówieniu nr 2022/S 177-500230 z dnia 14.09.2022r. Treść ogłoszenia została opublikowana na stronie prowadzonego postępowania.

PYTANIE NR 55

W zapisach wymagań dot. Pokładowej sieci komputerowej dla autobusu elektrycznego, Załącznik Nr 6 do SWZ , w pkt. 2 - Wymagania sieci dla monitoringu wizyjnego, Zamawiający określił: „pokładowa sieć Ethernet dla systemu monitoringu wizyjnego: rejestratora, kamer IP. Na sieć powinny składać się wszystkie wymagane urządzenia aktywne oraz pasywne, do prawidłowej komunikacji. Komunikacja z systemami zewnętrznymi powinna odbywać się, przez dwa routery brzegowe z wbudowanym modemem GSM/UMTS/LTE/5G, kartą Wi-Fi oraz modulem GPS. Router brzegowy, w obrębie sieci Wi-Fi na terenie zajezdni Operatora musi mieć możliwość jednoczesnej komunikacji poprzez GSM/UMTS/LTE/5G i Wi-Fi (priorytetowa komunikacja WiFi”

Prosimy o dopuszczenie możliwości realizacji połączenia Wi-Fi 2,4GHz/5GHz rejestratora z zajezdnią przez moduł w rejestratorze, a komunikacji GSM (5G) oddzielnie, przez router.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 55

Zamawiający informuje, że możliwa jest realizacja połączenia Wi-Fi 2,4GHz/5GHz rejestratora z zajezdnią przez moduł w rejestratorze, a komunikacja GSM (5G) oddzielnie, przez router pod warunkiem zapewnienia prawidłowości działania takiego rozwiązania i funkcjonalności wymaganej przez Zamawiającego.

PYTANIE NR 56

Zwrócić należy uwagę na niespójność przyjętych dat dostawy w §2 ust 1 z postanowieniami Umowy. Zamawiający oczekuje jednocześnie dostawy 10 szt. autobusów do dnia 15.02.2024 oraz wskazuje na termin końcowy realizacji umowy w dniu 29.02.2024 r. Oznacza to, że Zamawiający przewiduje dokonywanie odbioru jednego autobusu w ciągu dwóch dni. Prosimy o potwierdzenie tego rozumowania (w takim wypadku jest to niespójne z postanowieniem §1 ust. 5, gdzie Zamawiający sugeruje dostawę łącznie 20 autobusów na 20 dni kalendarzowych przed terminem końcowym odbioru umowy) oraz ust. 16 (gdzie Zamawiający wskazuje na możliwość dokonania odbioru 3 autobusów na dobę). Zasadna jest zmiana terminu dostawy Etapu II najwcześniej na dzień 19.02.2024 r. (poniedziałek)

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 56

Zamawiający wyjaśnia, że w Umowie wskazuje końcowy termin realizacji umowy w dniu 29.02.2024 r., który to wiąże się z podpisaniem protokołu końcowego. Protokół końcowy stwierdza wykonanie całościowe, kompletne przedmiotu umowy, którym nie jest tylko dostawa autobusów (stwierdzona w podpisanych protokołach częściowych) ale również przeprowadzony instruktaż, a także dostarczenie dodatkowego wyposażenia itd. Zamawiający wyraźnie wskazał w § 2 ust. 5 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, że zaleca się (nie jest to wymóg obligatoryjny) podstawienie pojazdów na 20 dni przed terminami wskazanym w § 2 ust. 1 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, aby w ten sposób dysponować odpowiednim czasem na dokonanie odbiorów. Terminy wskazane w § 2 ust. 1 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, są to daty ostateczne, w których winno nastąpić stwierdzenie faktu realizacji dostawy (już po odbiorach). Ponadto, Zamawiający informuje, że § 1 ust. 5 Tomu II SWZ „Projekt Umowy” odnosi się do wskazania marki, modelu, ilości pojazdów i nie zawiera jakoby sugerowanej przez Zamawiającego możliwości dostarczenia łącznie 20 autobusów na 20 dni kalendarzowych przed terminem końcowym odbioru przedmiotu umowy. Umowa nie zawiera takich postanowień. Natomiast treść § 4 ust. 16 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, stanowi zabezpieczenie dla Zamawiającego, a zarazem informację dla Wykonawcy, że jest możliwy maksymalnie odbiór 3 pojazdów na dobę.

PYTANIE NR 57

Wnosimy o skrócenie okresu licencji na oprogramowanie urządzeń diagnostycznych na okres nie dłuższy niż okres udzielonej autoryzacji – okres 180 miesięcy jest okresem całkowicie dowolnie przyjętym przez Zamawiającego w kontekście przyjętych okresów gwarancji – gdzie Zamawiający nie przewiduje punktowania okresu gwarancji dłuższego niż 132 miesiące. W ocenie Wykonawcy licencja na urządzenia diagnostyczne powinna odpowiadać okresowi udzielonej gwarancji.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 57

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z § 1 ust. 2 Załącznika nr 3 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy” okres udzielonej autoryzacji wynosi 180 miesięcy, tym samym zasadnym jest przyjęcie okresu licencji na oprogramowanie urządzeń diagnostycznych na wskazany okres. Zamawiający nie wyraża zgody na skrócenie licencji na oprogramowanie urządzeń diagnostycznych.

PYTANIE NR 58

W § 3 ust. 3 pkt 12 prosimy o sprecyzowanie na jaki okres ma być szacowany koszt aktualizacji oprogramowania opisanego w tym punkcie.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 58

Zamawiający informuje, że koszt aktualizacji ma być szacowany na okres 180 miesięcy.

PYTANIE NR 59

§4 ust. 12 zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem „50 km” opisując jazdę próbną. Czy autobus będzie miał mieć naładowane baterie, czy będzie zatrzymywał się na przystankach – jakie warunki Zamawiający przewiduje w tym zakresie.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 59

Zamawiający oczekuje wykonania jazdy próbnej zgodnie z § 4 ust. 12 pkt 2 oraz § 4 ust. 13 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że logicznym jest, że realizacja jazdy próbnej wiąże się z koniecznością posiadania przez autobus naładowanych baterii na min. 50 km. Natomiast zwrot „w warunkach jeleniogórskiej komunikacji miejskiej” oznacza, że test odbywać się będzie na trasach jeleniogórskiej komunikacji miejskiej przy zachowaniu procedur i wymogów Zamawiającego dla realizacji usługi przewozowej, w danych warunkach pogodowych, zatrzymując się na przystankach ale z wyłączeniem obsługi ruchu pasażerskiego.

PYTANIE NR 60

Prosimy o dopuszczenie możliwości wyłączenia określonych obsługa z zakresu autoryzacji, opisanego w §8 ust. 1 Umowy. Przypomnieć należy, że gwarancja jest udzielana Zamawiającemu przez Wykonawcę przy założeniu prawidłowej obsługi autobusów. Uwzględnienie w autoryzacji wszystkich możliwych napraw, wypadkowych i powypadkowych, w przypadku serwisu, nad którego funkcjonowaniem Wykonawca nie ma kontroli podnosi ryzyka związane z realizacją Umowy.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 60

Zamawiający podtrzymuje zapisy, dotyczące zakresu autoryzacji, opisanego w § 8 ust. 1 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 61

Prosimy również o potwierdzenie, że gwarancją nie będą objęte części zużywające się – takie jak opony, okładziny hamulcowe, pióra wycieraczek, itp. – brak takiego zastrzeżenia zarówno w Umowie jak i umowie gwarancyjno-serwisowej.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 61

Zamawiający informuje, że w § 6 ust. 1 pkt 2 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy” oraz w pkt 4.34.13 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną) wymienione zostały części, które są wyłączone z gwarancji przy uzyskaniu odpowiedniego przebiegu lub czasu eksploatacji.

PYTANIE NR 62

Odnosnie § 2 ust. 2 wskazujemy, że niezasadne jest wykluczenie z dostaw do napraw gwarancyjnych części regenerowanych. Mając na względzie fakt, że istotą wdrażania pojazdów elektrycznych jest ograniczanie śladu węglowego w ich produkcji i eksploatacji zakaz używania części regenerowanych fabrycznie (refurbished) jest z tym celem całkowicie sprzeczny. Wnioskodawca obecnie duży nacisk kładzie na realizację programu części regenerowanych i w przyszłości może się okazać, że dobra dostępność takich elementów jak baterie ESS, maszyna elektryczna, skrzynia, jednostki sterujące będzie realizowana w większości w ramach programu regeneracji. Zatem wymogi, które by wykluczały części regenerowane mogą rzutować na wywiązanie się z terminów dostaw części lub wręcz je uniemożliwić.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 62

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 2 ust. 2 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 63

W § 1 ust. 8 konieczne jest sprecyzowanie, w jaki sposób spadek pojemności baterii miałyby zostać ustalony przez Zamawiającego oraz jak miałyby wyglądać test przeprowadzany zgodnie z tym punktem.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 63

Zamawiający określił w § 1 ust. 8 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, że w przypadku stwierdzenia obniżenia parametrów pracy baterii trakcyjnych (podczas normalnej eksploatacji pojazdu), Zamawiający zastrzega sobie możliwość przeprowadzenia w okresie obowiązywania gwarancji na baterie trakcyjne testu baterii w celu zweryfikowania jej przydatności do dalszej eksploatacji pod względem realizacji zadeklarowanego w ofercie przez Wykonawcę limitu kilometrów. Przedmiotowy test zostanie przeprowadzony przy udziale Wykonawcy, a zasady testowania Zamawiający opisał w kolejnych ustępach wymienionego na wstępie § 1.

PYTANIE NR 64

W § 2 ust. 7 nie zostało sprecyzowane, jaki to autobus zastępczy miałyby zostać zapewniony (o jakich parametrach) oraz jaki Zamawiający przewiduje koszt zapewnienia autobusu zastępczego. Postanowienie to jest niezwykle nieprecyzyjne.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 64

Zamawiający określił wymagania dotyczące autobusu zastępczego w § 4 ust. 12 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 65

Prosimy o sprecyzowanie, że okres na dostarczenie części zamiennie liczony jest jako pełne dni robocze od momentu zamówienia w godzinach od 7 do 16:00 w dni powszednie.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 65

Zamawiający określił wymagania dotyczące czasu na dostarczenie części zamiennych w okresie gwarancji w § 2 ust. 10 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 66

Prosimy o wyjaśnienie postanowień § 2 ust. 9 poprzez wskazanie, że naprawy dokonywane w tym zakresie muszą następować w krótkich odstępach czasu (analogicznych jak usterka masowa) oraz dotyczyć wad istotnych – nawet najdrobniejsza usterka może w ocenie Zamawiającego „uniemożliwiać prawidłową eksploatację” natomiast pojęcie wady istotnej jest pojęciem w prawie dobrze opisanym. Jednocześnie zasadne jest, aby przed wymianą autobusu na nowy dopuścić wymianę całego wadliwego zespołu.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 66

Zamawiający zwraca uwagę, że w postanowieniach § 2 ust. 9 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, Zamawiający zabezpieczył po swojej stronie możliwość żądania wymiany pojazdu na wolny od wad. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że treść postanowienia wskazuje wprost na możliwość wymiany pojazdu jedynie w sytuacji trzykrotnie powtarzających się napraw tego samego rodzaju oraz napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych w danym autobusie uniemożliwiających jego prawidłową eksploatację. Zamawiający zaznacza, że nie funkcjonuje w prawie legalna definicja wady istotnej. W doktrynie jak i w orzecznictwie można znaleźć jedynie wskazówki, które określają wadę istotną jako uniemożliwiająca, bądź znacząco utrudniającą korzystanie z rzeczy w sposób zgodny z jej przeznaczeniem. Sformułowanie to nie odbiega od przyjętych postanowień przez Zamawiającego, tym samym, Zamawiający podtrzymuje obecne brzmienie § 2 ust. 9 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 67

W odniesieniu do definicji usterki masowej prosimy o zmianę liczby 3 na liczbę 5 w §4 ust. 1 pkt 1) i wykreślenie pkt 2) z §4 ust. 1. Przy dostawie 20 szt. autobusów usterki mogą mieć charakter powtarzalny. Dlatego ich wystąpienie w 3 autobusach nie musi mieć charakteru masowego a wyłącznie eksploatacyjny. Poza tym wprowadzenie jako samodzielnego kryterium usterki masowej nieokreślonego pojęcia jakim jest charakter i okoliczności ich wystąpienia świadczące o możliwości ich pojawienia się w kolejnych autobusach w istocie skazuje Wykonawcę na swobodną i oderwaną od obiektywnych mierników ocenę Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 67

Zamawiający podtrzymuje obecne brzmienie § 4 ust. 1 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 68

Alternatywnie Wykonawca wskazuje, że zmiana słowa „lub” na łącznik „oraz” pomiędzy punktami 1) i 2) w §4 ust. 1 zmniejszałaby dowolność Zamawiającego, zawężając możliwość zastosowania postanowień o usterkach masowych.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 68

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 ust. 1 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 69

Również postanowienie § 4 ust. 5, wymagające dokonania naprawy gwarancyjnej jeżeli istnieje ryzyko uszkodzenia (jakiego?) w innych autobusach jest wysoce cenne. Prosimy o wykreślenie tego postanowienia.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 69

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 ust. 5 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 70

W odniesieniu do postanowień §4 ust. 9 (oraz §2 ust. 7) Prosimy o zrezygnowanie z wymogów dostarczania autobusów zastępczych – autobusy elektryczne produkowane są na zamówienie, nie są produktem masowym, a ich specyfikacje się różnią pomiędzy poszczególnymi miastami. Dlatego stosowanie wymogu dostarczania autobusów zastępczych po pierwsze staje się realnie niewykonalne, a po drugie – podważa tak naprawdę logikę szczegółowego specyfikowania autobusów co do ich konstrukcji, skoro ich funkcje może przejąć niejako każdy autobus – bez nawet bliższego określenia jego parametrów. Dodatkowo Zamawiający konsekwentnie nie precyzuje kosztu zapewnienia autobusu zastępczego w przypadku gdy nie dostarczy go Wykonawca. Czyni to postanowienia umowne nieokreślonymi w stopniu uniemożliwiającym Wykonawcy oszacowanie ryzyk (i kosztów) związanych z wykonaniem umowy.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 70

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 ust. 9 (oraz § 2 ust. 7) Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, jednocześnie wskazuje, że w niniejszych postanowieniach mowa o autobusach zastępczych, a nie o pojazdach o identycznych parametrach. W § 4 ust. 12 Zamawiający określił, że „...*pojazd zastępczy powinien posiadać parametry techniczno – eksploatacyjne i wyposażenie adekwatne do parametrów autobusów dostarczonych. W przeciwnym razie wprowadzenie autobusu zastępczego wymaga zgody Zamawiającego*”. Zapisy te nie wykluczają możliwości użycia pojazdów o innych parametrach z zastrzeżeniem uzyskania zgody Zamawiającego.

PYTANIE NR 71

Prosimy o wyjaśnienie, o jakich ładowarkach mowa w §4 ust. 10 – punkt ten odsyła do postanowienia o autobusach zastępczych.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 71

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia treść Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, poprzez usunięcie treści § 4 ust. 10.

PYTANIE NR 72

W każdym przypadku powyższym prosimy o potwierdzenie, że postanowienia Umowy gwarancyjno-serwisowej nie dotyczą napraw koniecznych na skutek błędów w eksploatacji lub naprawach popełnionych przez Zamawiającego lub uszkodzeń wynikłych ze zdarzeń komunikacyjnych lub spowodowanych przez osoby trzecie.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 72

Zamawiający informuje, że pytanie jest zadane nieprecyzyjnie, jednakże wyjaśnia, że zgodnie z brzmieniem pkt 4.34. Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ (Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną) Wykonawca udziela gwarancji jakości na prawidłowe funkcjonowanie autobusu zgodnie z opisem technicznym, tym samym Wykonawca gwarantuje prawidłowe i bezusterkowe funkcjonowanie autobusów. Jednocześnie w § 6 ust. 2 Załącznika do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, Zamawiający określił, że gwarancja nie obejmuje napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek: kradzieży, dewastacji, pożaru, powodzi, wypadków komunikacyjnych (jeżeli przyczyną nie była usterka techniczna autobusu), używania niezgodnie z zaleceniami Wykonawcy lub normami paliw, olejów smarów, płynów lub innych materiałów eksploatacyjnych.

PYTANIE NR 73

Załącznik nr 3 § 4.1.

Prosimy o zaakceptowanie stawki 150 PLN netto/h do rozliczeń za naprawy gwarancyjne.

Wymagana stawka 200 zł. jest stawką wygórowaną, odbiegającą od standardu wymagań w podobnych postępowaniach.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 73

Zamawiający podtrzymuje postanowienia § 4 ust. 1 Załącznika nr 3 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 74

Pkt 14.1. SWZ

Zgodnie z pkt 7 SWZ Zamawiający wymaga dostawy przedmiotu zamówienia w 2 etapach.

Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający zwróci zabezpieczenie proporcjonalnie do wykonywanych w poszczególnych etapach dostaw i zakończenia okresów rękojmi pojazdów dostarczonych w danym etapie, czy całość zabezpieczenia zostanie zwrócona począwszy od podpisania protokołu odbioru ostatniego dostarczonego autobusu i zakończeniu „na nim” okresu obowiązywania rękojmi.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 74

Zamawiający wyjaśnia, że zwróci zabezpieczenie w sposób wskazany w pkt 14.10 Tomu I SWZ – Instrukcja dla Wykonawców tj.:

- Zamawiający zwróci 70% zabezpieczenia w ciągu 30 (trzydziestu) dni od dnia zakończenia zadania tj. podpisania protokołu końcowego wykonania przedmiotu umowy i uznania ich za należyte wykonane.
- Zamawiający pozostawi na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady kwotę wynoszącą 30% wysokości zabezpieczenia.
- Kwota, o której mowa powyżej, zwracana jest nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady.

Jednocześnie okres rękojmi, Zamawiający określił w pkt. 14.2 lit. „c” Tomu I SWZ – Instrukcja dla Wykonawców, jako 24 miesiące od dnia podpisania protokołu końcowego wykonania przedmiotu umowy. Zamawiający ponadto informuje, że terminy, zasady podpisania protokołu końcowego zostały określone w § 2 ust. 2 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

Mając powyższe na uwadze, działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis:

- 1) pkt 14.10 lit. „c” Tom I SWZ – Instrukcja dla Wykonawców, który otrzymuje brzmienie:
„Kwota, o której mowa powyżej, zwracana jest nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady.”
- 2) § 7 ust. 3 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, który otrzymuje brzmienie:
„Okres odpowiedzialności Wykonawcy z tytułu rękojmi wynosi 24 miesiące i jest liczony od dnia podpisania protokołu końcowego wykonania przedmiotu umowy, o którym mowa w § 2 ust. 2 Umowy z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.”
- 3) w § 9 ust. 4 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”, który otrzymuje brzmienie:
„Równowartość 30% wniesionego zabezpieczenia, zostanie pozostawiona na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi i zostanie zwrócone/zwolnione w ciągu 15 dni po upływie okresu rękojmi za wady.”

Aktualny na dzień 18.10.2022r. Tom II SWZ „Projekt umowy” został opublikowany na stronie prowadzonego postępowania.

PYTANIE NR 75

Kryterium oceny ofert E2.

Prosimy o uproszczenie zapisu ww. kryterium poprzez zmianę zapisu na następujący:

Układ ogrzewania

Klimatyzacja z funkcją pompy ciepła – 3 pkt

Brak funkcji pompy ciepła w klimatyzacji – 0 pkt

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 75

Zamawiający podtrzymuje zapisy pkt 19 Tomu I SWZ – Instrukcja dla Wykonawców odnośnie kryterium oceny ofert E2.

PYTANIE NR 76

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela, pkt 2 ppkt 2

Prosimy o dopuszczenie łącznej liczby 72 miejsc pasażerskich.

Przy tak wygórowanych wymaganiach Zamawiającego co do zasięgu pojazdu i pojemności baterii liczba 75 miejsc jest niemożliwa do uzyskania z uwagi na przekroczenie dopuszczalnej masy pojazdu.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 76

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 77

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela, pkt 5 ppkt 5

Prosimy o wyjaśnienie, czy w związku z wymaganiem kabiny zamkniętej z wyłączoną dla pasażerów przestrzenią do wysokości I połówki przednich konieczne jest zastosowanie poręczy „kowbojki”.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 77

Zamawiający wyjaśnia, że w pkt 5.1 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ określił wymagania dla kabiny kierowcy jako kabiny typu zamkniętego. Jednocześnie w 18.1 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ – Zamawiający nie dopuścił wygradzenia w przypadku drzwi przednich jednego skrzydła dla kierowcy, tym samym zastosowanie poręczy „kowbojki” jest wymagane. Dokładne miejsce montażu zostanie uzgodnione z Operatorem po podpisaniu umowy z Zamawiającym.

PYTANIE NR 78

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 5 ppkt 11

Prosimy o dopuszczenie informowania kierowcy o niektórych parametrach, zdarzeniach etc. opisanych w tym punkcie w postaci podświetlania dedykowanych lampek kontrolnych umieszczonych w desce rozdzielczej lub jej bezpośrednim sąsiedztwie a także o dopuszczenie do tego celu stosowania dodatkowego wyświetlacza LCD umieszczonego na desce rozdzielczej lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 78

Zamawiający w odniesieniu do Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ pkt 5.11 dopuszcza rozwiązanie fabryczne Wykonawcy polegające na informowaniu kierowcy o niektórych parametrach, zdarzeniach etc. opisanych w pkt 5.11 w postaci podświetlania dedykowanych lampek kontrolnych umieszczonych w desce rozdzielczej lub jej bezpośrednim sąsiedztwie a także dopuszcza do tego celu stosowanie dodatkowego wyświetlacza LCD umieszczonego na desce rozdzielczej lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie.

PYTANIE NR 79

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 27 ppkt 3

Prosimy o uznanie maksymalnej mocy netto silnika za równoważną do wymogu dotyczącego mocy ciągłej silnika elektrycznego.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 79

Zamawiający wskazał wymóg mocy ciągłej. Moc maksymalna jest chwilową wartością określoną w warunkach hamowni mierzoną przy pełnym obciążeniu silnika, tym samym nie odzwierciedla rzeczywistych warunków eksploatacyjnych. Zamawiający nie uznaje maksymalnej mocy netto silnika za równoważną z wymaganą mocą ciągłą silnika, o której mowa w Załączniku nr 3 do Tomu III SWZ - pkt 27.3.

PYTANIE NR 80

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 27 ppkt 5.a

Prosimy o dopuszczenie analogowego wskaźnika na desce rozdzielczej pokazującego proporcjonalnie kierunek przepływu mocy w silniku elektrycznym.

W przypadku pobierania energii przez silnik wskazówka odchyła się w jedną a w przypadku odzysku energii w drugą stronę. Dzięki temu kierowca w sposób obrazowy będzie widział zarówno skuteczność procesu odzysku energii jaki również stopień zużycia energii przez silnik.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 80

Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania fabrycznego Wykonawcy polegającego na umieszczeniu analogowego wskaźnika na desce rozdzielczej w kabinie kierowcy, pokazującego proporcjonalnie kierunek przepływu mocy w silniku elektrycznym. Rozwiązanie w sposób obrazowy prezentuje skuteczność procesu odzysku energii jak również stopień zużycia energii przez silnik.

PYTANIE NR 81

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt. 27 ppkt 4

Prosimy o dopuszczenie zastosowania w oferowanych autobusach innego modelu opon niż w autobusie testowanym pod warunkiem zachowania klasy efektywności energetycznej takiej jak w ogumieniu testowanym lub wyższej.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 81

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Tomu III SWZ - Tabela pkt 27.4.

PYTANIE NR 82

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 27 ppkt 5.b

Prosimy o dopuszczenie zastosowania skrzyni biegów zautomatyzowanej spełniającej pozostałe wymagania Zamawiającego.

Z punktu widzenia kierowcy nie ma znaczenia czy skrzynia biegów jest zautomatyzowana czy automatyczna gdyż zmiana biegów odbywa się automatycznie.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 82

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 27.5.b Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Automatyczną lub zautomatyzowaną skrzynię biegów, jeżeli zaproponowane rozwiązanie napędu wymaga zastosowania skrzyni biegów. Skrzynia biegów dopasowana do momentu i prędkości obrotowej.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie maksymalnie dwóch przełożeń oraz zastosowanie napędu bezpośredniego bez przełożeń. Okresy między obsługowe przekładni nie krótsze niż 120 tys. km”

PYTANIE NR 83

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 27 ppkt 13

Prosimy o potwierdzenie, że wymaganie dotyczące wyposażenia komory silnika w czujnik pożarowy połączony z system gaśniczym autobusu, może zostać spełnione poprzez zastosowanie liniowego detektora temperatury opisanego w pkt 24 ppkt 5.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 83

Zamawiający potwierdza, że wymaganie dotyczące wyposażenia komory silnika w czujnik pożarowy połączony z system gaśniczym autobusu, może zostać spełnione poprzez zastosowanie liniowego detektora temperatury opisanego w pkt 24.5.

PYTANIE NR 84

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 3 i 9

Wnioskujemy o wyliczenie gwarantowanego zasięgu autobusu w oparciu o iloraz ilości zaoferowanej energii dostępnej Ed oraz jednostkowe zużycie energii wynikające z raportu z testu SORT2.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 84

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis:

1. pkt 28 ppkt 3, który otrzymuje brzmienie:

„Deklarowany zasięg przez Wykonawcę – ilość zmagazynowanej energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusem (w pełni obciążonym) przy zasilaniu elektrycznym – co najmniej 280 km (kryterium punktowane), bez doładowywania baterii przy normalnym wykorzystaniu wszystkich urządzeń znajdujących się na pokładzie autobusu w warunkach drogowych miasta Jeleniej Góry.”

2. pkt 28 ppkt 9, który otrzymuje brzmienie:

„Urządzenia do magazynowania energii powinny być takiej konstrukcji, aby możliwy był ich jak najdłuższy okres użytkowania (kryterium punktowane); muszą zapewniać bezawaryjną eksploatację i zachować w całym okresie gwarancji (minimum 96 miesięcy) pojemność energetyczną pozwalającą na wykonanie zadania przewozowego – trasy o długości minimum 280 km na pojedynczym ładowaniu zarówno w warunkach letnich jak i zimowych, przy maksymalnym obciążeniu oraz przy maksymalnym wykorzystaniu urządzeń klimatyzacyjnych / grzewczych, włączonym oświetleniu zewnętrznym i wewnętrznym, włączonych wszystkich systemach obsługi pasażerskiej (tablice, monitory, kasowniki, automat biletowy), a także monitoringu i wszelkich innych urządzeniach o parametrach i ilości wskazanych w niniejszym opisie i pozostałych załącznikach do SWZ i innych standardowo wymaganych do realizacji przewozu w warunkach jeleniogórskiej komunikacji miejskiej.”

3. **Pkt. 19 Tomu I SWZ, w zakresie kryterium oceny ofert T.4, który otrzymuje brzmienie:**

„T.4 – „Gwarancja zasięgu autobusu w warunkach jeleniogórskiej komunikacji miejskiej, o parametrach określonych w SWZ na pojedynczym ładowaniu” w zakresie zasięgu powyżej 280 km i nie więcej niż 329 km zastosowana zostanie formuła obliczeniowa:

$$T.4 = ((D \text{ of} - 280) \div (330 - 280)) \times 25$$

gdzie:

D of – wartość parametru zasięgu w ofercie ocenianej.

Lp.	Nazwa kryterium	Maks. liczba pkt	Metodologia oceny kryterium	
			opis wartości kryterium podlegającego ocenie	punktacja dla danej wartości kryterium
T.4	Gwarancja zasięgu autobusu w warunkach jeleniogórskiej komunikacji miejskiej, o parametrach określonych w SWZ na pojedynczym ładowaniu	25	minimum 280 km	0
			powyżej 280 km i nie więcej niż 329 km	formuła
			330 km i więcej	25

W związku z powyższym Zamawiający zmienia jednocześnie Załącznik nr 1 do Tomu I SWZ „Formularz oferty” uwzględniając powyższą zmianę.

Aktualny na dzień 18.10.2022r. Załącznik nr 1 do Tomu I SWZ „Formularz oferty” został opublikowany na stronie prowadzonego postępowania.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że w zakresie średnich rocznych przebiegów autobusów podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 85**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 7**

Prosimy o wykreślenie tego ppkt jako nieprecyzyjnego wymagania.

Zamawiający zamierza przeprowadzać proces ładowania w okresie nocnym na zajezdni. W żaden sposób nie ogranicza to zatem realizacji zadań przewozowych. Zamawiający musi zdawać sobie sprawę z faktu, że eksploatacja autobusów elektrycznych niesie za sobą ograniczenia związane z koniecznością ich ładowania. Aby osiągnąć duży zasięg bez konieczności doładowywania baterii kosztem realizacji zadań przewozowych, należy baterie ładować w nocy w określonym czasie.

Pomijając niemożliwość realizacji tak dużego zasięgu (co podnosimy w innym zapytaniu) zapewnienie nocnego ładowania przez okres 5-6 godzin nie ogranicza realizacji zadań przewozowych zatem zapis nie ma zastosowania.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 85

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 86**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 10**

Zwracamy się z prośbą zmianę wymagań Zamawiającego i stosowanie jedynie obiektywnych wymagań, za które Wykonawca jest w stanie ponieść pełną odpowiedzialność.

Zasięg autobusu elektrycznego nie jest jedynie wypadkową prawidłowości działania i stanu technicznego baterii.

Zależy od wielu czynników, niezależnych od Wykonawcy i zastosowanych przez niego rozwiązań technicznych – od średniej prędkości przejazdowej (niska prędkość spowodowana zatorami w mieście przekłada się na zmniejszenie tego zasięgu nawet o 1/3), temperatury (ekstremalnie wysokie – pow. 30 st C i niskie- poniżej -20 st C temperatury mogą redukować zasięg o połowę), stanu dróg, jakości pracy kierowcy (w obecnych czasach jest to temat niemożliwy do skalkulowania i zabezpieczenia np poprzez szkolenia, z uwagi na brak kierowców na rynku pracy i ich ogromną fluktuację), czy też nadmiernego napełnienia pojazdów.

Jako dostawca jesteśmy jak najbardziej gotowi zagwarantować Zamawiającemu odpowiednią, wymaganą w okresie czasu użyteczną pojemność magazynów energii (Ed)- wymaganą przez Zamawiającego oraz preferowaną jak najwyższą – co jest parametrem jak najbardziej obiektywnym i przynoszącym Zamawiającemu wartość w postaci poprawy użyteczności pojazdów.

Natomiast wymaganie zapewnienia tak dużego zasięgu przy innych wymaganych minimalnych parametrach (np łącznej ilości miejsc pasażerskich – 75) jest niemożliwe do zagwarantowania w każdych warunkach eksploatacyjnych.

Brak możliwości skalkulowania oferty z uwagi na niezwykle subiektywne czynniki wpływające na tę kalkulację stanowić może ograniczanie konkurencyjności w postępowaniu.

Zatem, zgodnie z argumentacją z wniosku nr 11 powyżej wnosimy o kalkulację zasięgu w postępowaniu w oparciu o dane nt. zużycia energii elektrycznej wg Raportu SORT 2. Jest to jedyna miarodajna metoda oszacowania zasięgu pojazdu, możliwa do porównania jako kryterium oceny ofert.

Analogicznie i zgodnie z powyższą argumentacją wnioskujemy o modyfikację kryterium oceny ofert T4 na następującą:

„Zasięg autobusu w warunkach komunikacji miejskiej, o parametrach określonych w SWZ, w oparciu o zaoferowaną pojemność użyteczną Ed, przy założeniu średniego zużycia energii wg SORT 2”

Zatem zasięg autobusu wyliczony byłby poprzez iloraz liczby kWh dostępnej energii Ed zaoferowanej przez Wykonawcę i wartości średniego zużycia energii wg SORT2 (w kWh/km), przedłożonego przez tegoż Wykonawcę.

Takiej modyfikacji, na wnioski Wykonawców, dokonał Zamawiający – Miasto Białystok, w analogicznym postępowaniu na 20 szt. autobusów elektrycznych (postępowanie nr BKM-I.271.9.2022 , zmodyfikowane kryterium nr T5).

Zatem taka modyfikacja zapewni obiektywną ocenę ofert w oparciu o kryterium zasięgu, przy jednoczesnym zagwarantowaniu Zamawiającemu odpowiedniej (maksymalnie dużej) ilości energii użytecznej Ed.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 86

Zamawiający podtrzymuje zapisy Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 10.

PYTANIE NR 87**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 10**

Prosimy o dopuszczenie wymiany magazynu energii lub pakietów ew. pojedynczego pakietu na regenerowane o odpowiedniej pojemności.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 87

Zamawiający podtrzymuje zapisy Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 10.

PYTANIE NR 88**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 13**

Prosimy o rezygnację z wymogu zliczania energii przyjętej i zużytej przez magazyny energii.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 88

Zamawiający podtrzymuje zapisy Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 13.

PYTANIE NR 89**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 13**

Prosimy o dopuszczenie udostępnienia wymaganych danych na poziomie magazynu energii jako całości, a nie jego poszczególnych modułów/pakietów.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 89

Zamawiający podtrzymuje zapisy Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 13

PYTANIE NR 90**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 13**

Wnioskujemy o dopuszczenie realizacji wymagań opisanych w punkcie 4.28.13 za pomocą systemu telematycznego, analogicznie do dopuszczenia opisanego w punkcie 4.28.14.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 90

Zamawiający podtrzymuje zapisy Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 13

PYTANIE NR 91**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 28 ppkt 13**

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym wymagane dane będą przekazywane z autobusu bezpośrednio do systemu centralnego tam przetwarzane i dopiero na życzenie Użytkownika po wejściu w odpowiednie menu - prezentowane na ekranie urządzenia pokładowego.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 91

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie fabryczne Wykonawcy polegające na tym, że wymagane dane będą przekazywane z autobusu bezpośrednio do systemu centralnego tam przetwarzane i dopiero na życzenie Użytkownika po wejściu w odpowiednie menu - prezentowane na ekranie urządzenia pokładowego.

PYTANIE NR 92**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela, pkt 29, ppkt 4**

Wnioskujemy o usunięcie wymagania dotyczącego wtyczki, gdyż jest ona częścią ładowarki, która nie wchodzi w skład przedmiotu zamówienia.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 92

Zamawiający podtrzymuje zapisy Tomu III SWZ - Tabela pkt 29 ppkt 4. Treść stanowi informację dla Wykonawcy, a nie wymóg do spełnienia.

PYTANIE NR 93**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 29 ppkt 8**

Prosimy o dopuszczenie prezentacji informacji o statusie ładowania poprzez podświetlanie kontrolki umieszczonej przy/w gnieździe do ładowania.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 93

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie fabryczne Wykonawcy polegające na prezentacji informacji o statusie ładowania poprzez podświetlanie kontrolki umieszczonej przy gnieździe do ładowania jako rozwiązanie dodatkowe. Jednocześnie podtrzymuje zapisy Tomu III SWZ – Tabela, pkt 29 ppkt 8.

PYTANIE NR 94**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 36 ppkt 3a**

Prosimy o potwierdzenie, że koszt materiałów, koniecznych do wykonania przeglądów okresowych, określonych w tym ppkt ponosi w okresie gwarancji Zamawiający/ Operator Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 94

Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowe warunki autoryzacji (serwis ASO) są opisane w Załączniku nr 3 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”. Jednocześnie Zamawiający potwierdza finansowanie na swój koszt dostarczanych materiałów i płynów eksploatacyjnych koniecznych do wykonania przeglądów okresowych w okresie gwarancji.

PYTANIE NR 95**Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 32 ppkt 2**

Prosimy o usunięcie tego pkt jako niezgodnego z ustawą o przeciwdziałaniu nieuczciwej konkurencji.

Dokumentacja określona w ppkt 1 jest dokumentacją dedykowaną temu konkretnemu postępowaniu, temu konkretnemu Zamawiającemu w odniesieniu WYŁĄCZNIE do autobusów będących przedmiotem niniejszego postępowania. Ponadto jest objęta tajemnicą przedsiębiorstwa zgodnie z art. 18 ust. 3 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r., poz. 1129, t.j.), dalej: „Pzp”, w związku z art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2020 r., poz. 1913 ze zm., t.j.),

Zatem jej wykorzystywanie, w zwłaszcza udostępnianie, w „innych projektach prowadzonych przez zarówno Zamawiającego, jak i Operatora”, byłoby złamaniem ww. tajemnicy przedsiębiorstwa.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 95

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia treść Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ poprzez wykreślenie pkt 32 ppkt 2.”

PYTANIE NR 96

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela, pkt 5 ppkt 11

W oferowanych autobusach układ ASR (TCS) jest domyślnie aktywny i tylko w szczególnych sytuacjach może zostać dezaktywowany przez kierowcę.

W związku z tym prosimy o dopuszczenie sygnalizowania kierowcy jedynie dezaktywacji układu ASR.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 96

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie fabryczne Wykonawcy, dotyczące sygnalizowania kierowcy o dezaktywacji układu ASR.

PYTANIE NR 97

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela, pkt 6 ppkt 1

Prosimy o dopuszczenie rozwiązanie z asystentem kierowcy ostrzegającym o przeszkodach i potencjalnej kolizji z automatycznym wzmocnieniem hamowania po rozpoczęciu procesu hamowania przez prowadzącego pojazd, bez samoczynnego rozpoczęcia hamowania.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 97

Zamawiający wyjaśnia, że aktywny system hamowania jest to system ostrzegający przed kolizją z poruszającymi się pieszymi oraz nieruchomymi i ruchomymi obiektami, a w przypadku poważnego zagrożenia kolizją automatycznie inicjuje/wzmacnia hamowanie częściowe. System powinien być tak zaprojektowany aby był odpowiedni do warunków w ruchu miejskim. W razie ryzyka kolizji powinien ostrzegać kierowcę np. wizualnie-optycznie i akustycznie. Poprzez zapobieganie najechaniu rozumie się wysyłanie sygnałów o przeszkodzie. Dopuszczalne jest również automatyczne rozpoczęcie/wzmocnienie hamowania częściowego, a przy małych prędkościach zatrzymania autobusu przed przeszkodą. Jest to system, który pomaga kierowcom uniknąć kolizji oraz pomaga skrócić drogę hamowania.

W uzupełnieniu Zamawiający wyjaśnia, że nie dopuszcza rozwiązania systemu bezpieczeństwa wyłącznie z aktywnym asystentem hamowania tj. bez asystenta kontroli prawej strony. System, który Zamawiający opisał składa się z dwóch elementów i Zamawiający oczekuje spełnienia obu funkcjonalności.

PYTANIE NR 98

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 12 ppkt 5

Prosimy o dopuszczenie rozwiązanie z zawieszeniem przednim zależnym.

Nowoczesne zawieszenia zależne nie mają wpływu na komfort kierowcy, a sprawdzają się dużo lepiej w warunkach miejskich pod kątem trwałości, niezawodności i ekonomiki eksploatacji.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 98

Zamawiający podtrzymuje zapisy Tomu III SWZ - Tabela pkt 12 ppkt 5 wraz z udzieloną odpowiedzią z dnia 03.10.2022r. na pytanie nr 13.

PYTANIE NR 99

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 16 ppkt 2 b) oraz pkt 21 ppkt 5

Prosimy o dopuszczenie zastosowania okna o szybie podwójnej, w którym część przesuwna znajduje się w środkowej części okna i zajmuje nieco więcej niż 25 % powierzchni ?

Jest to rozwiązanie zastosowane celowo jako znacznie poprawiające izolację pojazdu – zwalniające jego nagrzewanie się latem oraz wychładzanie przy warunkach zimowych.

Ma to bardzo istotny wpływ na zużycie energii przez pojazd. Ponadto zastosowane zostały szyby wysokiej jakości, od renomowanego dostawcy, co gwarantuje znaczenie większą odporność na ewentualne rozszklenienie się okien jak miało to miejsce w starszych autobusach.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 99

Zamawiający informuje, że w odpowiedzi na pytanie nr 40 dokonał zmiany treści Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 16 ppkt 2 b) oraz pkt 21 ppkt 5 odnoszącej się do powierzchni części przesuwnego okna. Jednocześnie Zamawiający dopuszcza rozwiązanie fabryczne Wykonawcy polegające na zastosowaniu w kabinie kierowcy okna o szybie podwójnej pod warunkiem spełnienia wymogu szczelności przestrzeni międzyszybowej dla szyb podwójnych opisanego w Załączniku nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 21 ppkt 8.

PYTANIE NR 100

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ -Tabela pkt 16 ppkt 16

Prosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania alternatywnego z nagrzewnicą elektryczną o mniejszej mocy, w przypadku zastosowania układu hybrydowego, składającego się z ogrzewacza elektrycznego (względnie – elektryczno-spalinowego) oraz pompy ciepła.

Powyższe rozwiązanie pozwoli na zachowanie parametrów technicznych i wymogów co do komfortu cieplnego wewnątrz pojazdu, określonych przez Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 100

Zamawiający dopuszcza jako rozwiązanie równoważne zastosowanie ogrzewania z nagrzewnicą elektryczną o mniejszej mocy w przypadku zastosowania układu hybrydowego, składającego się z ogrzewacza elektrycznego (względnie – elektryczno-spalinowego) oraz pompy ciepła przy zachowaniu parametrów technicznych, funkcjonalności oraz komfortu cieplnego wymaganych przez Zamawiającego w SWZ.

PYTANIE NR 101

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 16 ppkt 17a

Prosimy o dopuszczenie jako rozwiązanie równoważnego nagrzewnicy spalinowej o mniejszej mocy (16 kW), w przypadku zastosowania układu hybrydowego, składającego się z ogrzewacza elektrycznego, spalinowego oraz klimatyzacji z pompą ciepła.

W naszym rozwiązaniu pompa ciepła stanowi niezwykle efektywne i energooszczędne źródło ciepła w umiarkowanych temperaturach, wspomagane w temperaturach niskich dodatkowymi elementami ogrzewania, w tym- nagrzewnicą spalinową. Rozwiązanie to pozwoli na zachowanie parametrów technicznych oraz komfortu cieplnego wymaganych przez Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 101

Zamawiający dopuszcza jako rozwiązanie równoważne zastosowanie nagrzewnicy spalinowej o mniejszej mocy (16 kW) w przypadku zastosowania układu hybrydowego, składającego się z ogrzewacza elektrycznego, spalinowego oraz klimatyzacji z pompą ciepła, przy zachowaniu parametrów technicznych, funkcjonalności oraz komfortu cieplnego wymaganych przez Zamawiającego w SWZ.

PYTANIE NR 102

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 16 ppkt 17f

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania w którym ogrzewacz elektryczny, spalinowy oraz pompa ciepła w klimatyzacji działają w sposób równoległy, skoordynowany wspierając się nawzajem w zależności od temperatury wewnętrznej i zewnętrznej, zgodnie z zaprogramowaną krzywą ogrzewania / chłodzenia.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 102

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie fabryczne Wykonawcy, w którym ogrzewacz elektryczny, spalinowy oraz pompa ciepła w klimatyzacji działają w sposób równoległy, skoordynowany wspierając się nawzajem w zależności od temperatury wewnętrznej i zewnętrznej, zgodnie z zaprogramowaną krzywą ogrzewania / chłodzenia, pod warunkiem spełnienia funkcjonalności opisanej w Załączniku nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 16 ppkt 17f.

PYTANIE NR 103

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 16 ppkt 18

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania w którym ciepło z układu chłodzenia silników i baterii trakcyjnych nie jest wykorzystywane do ogrzewania wnętrza. W przypadku wysokowydajnych silników elektrycznych zysk energetyczny przy takim rozwiązaniu jest bardzo mały, a stopień skomplikowania i potencjalnej awaryjności układu wzrasta.

Jednocześnie, zgodnie z powyższą argumentacją, wnosimy raz jeszcze o modyfikację kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 2 powyżej jako bezzasadnej z uwagi na brak korzyści odnoszonej przez Zamawiającego z preferowanego obecnie rozwiązania.

To na wykonawcy winien spoczywać obowiązek optymalizacji energochłonności układu ogrzewania przy jednoczesnym zachowaniu parametrów jezdnych pojazdu (mocno „wyśrubowanych” przez Zamawiającego) i komfortu cieplnego w pojeździe. Preferowanie losowo wybranego rozwiązania – wcale nie lepszego niż inne, oferowane na rynku (argumentację w tej kwestii zawiera pkt 2) – może stanowić ograniczenie konkurencyjności w niniejszym postępowaniu. Strata przez Wykonawcę punktów w tym kryterium może być bowiem niemożliwa do odrobienia w innych kryteriach oceny.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 103

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 16 ppkt 18 w Tabeli - Załącznik nr 3 - Tom III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Zamawiający preferuje układ ogrzewania wykorzystujący dodatkowo ciepło z układu chłodzenia silnika (silników) i magazynu energii (o ile elementy te są chłodzone płynem). Do ogrzewania pojazdu zalecane wykorzystanie klimatyzatora z pompą ciepła (kryterium punktowane).”

Przedmiotowa modyfikacja dopuszcza wszelkie rozwiązania dla układu ogrzewania. Jednocześnie Zamawiający podtrzymuje kryteria oceny ofert określone w pkt 19.1 Tomu I SWZ – Instrukcja dla wykonawców w zakresie kryterium „Aspekt środowiskowy”.

PYTANIE NR 104

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela, pkt 19 ppkt 1

Prosimy o uznanie jako w pełni równoważnej z jednolitą- konstrukcji modułowej nadwozia. Jest to wynikiem zastosowania takiej a nie innej technologii produkcji autobusów i nie stanowi dla zamawiającego różnicy w zakresie zarówno eksploatacji, jaki i serwisowania pojazdu (a wręcz w tym drugim przypadku- stanowi ułatwienie).

Ponadto prosimy o dodanie, wzorem zapisu nt wymagań z pkt 1 ppkt 7 treść:

„Dopuszcza się zastosowanie innych innowacyjnych materiałów będących efektem prowadzonych badań i postępu technicznego, które dają gwarancję wymaganych parametrów użytkowych.”

Zamawiający, wymagając odpowiednio długiej (15 lat) gwarancji na konstrukcję pojazdu, winien pozostawić Wykonawcy materiał, sposób i metodę zabezpieczenia tego materiału przed korozją. Wymaganie jako „jedynie słusznej” metody zabezpieczenia stali poprzez zanurzeniową kataforezę jest ograniczaniem

konkurencyjności w niniejszym postępowaniu. Na rynku istnieją bowiem w dniu dzisiejszym metody zabezpieczenia konstrukcji w sposób co najmniej równoważny (a w wielu przypadkach znacznie lepszy niż kataforeza).

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 104

Zamawiający informuje, że uznaje jako w pełni równoważną z jednolitą konstrukcją modułową nadwozia. Ponadto Zamawiający działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. zmienia zapis pkt 19 ppkt 1 w Tabeli Załącznika nr 3 - Tom III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Konstrukcja nadwozia jednoczłonowa - szkielet przestrzenny wykonany z aluminium, stali nierdzewnej, stali o podwyższonej odporności na korozję lub stali konstrukcyjnej pod warunkiem, że został zabezpieczony metodą kataforezy zanurzeniowej gwarantującą co najmniej 15 letni okres eksploatacji autobusu. Nie dopuszcza się użycia stali konstrukcyjnej zwykłej jakości. Dopuszcza się zastosowanie innych innowacyjnych materiałów będących efektem prowadzonych badań i postępu technicznego, które dają gwarancję wymaganych parametrów użytkowych.”

PYTANIE NR 105

Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 24 ppkt 15

Wnosimy o wykreślenie słowa „styropianu” i dopuszczenie w izolacji termicznej nadwozia i dachu wszystkich materiałów spełniających wymagania Regulaminu R118.2 EKG ONZ (wymagania techniczne dotyczące palności materiałów używanych w konstrukcji wnętrza). Zamawiający powołuje się na wymóg niepalności materiałów użytych do produkcji pojazdu (wg tabeli pkt 7 ppkt 1) i ten wymóg Wykonawca spełnia.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 105

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 24 ppkt 15 Załącznika nr 3 - Tom III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Izolacja termiczna nadwozia (dachu, ścian pojazdu) nie może zawierać łatwopalnych materiałów izolujących. Użyte materiały winny spełniać wymóg niepalności zgodnie z warunkami określonymi w odrębnych przepisach.”

PYTANIE NR 106

Załącznik nr 11 do Tomu III SWZ - Punkt 4 e)

Wnioskujemy o rezygnację z wymagania dotyczącego monitorowania napięcia baterii trakcyjnych.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 106

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 107

Załącznik nr 11 do Tomu III SWZ - Punkt 4 e)

Wnioskujemy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie poprzez „bilans energetyczny” oraz prosimy o rozważenie rezygnacji z wymagania monitorowania tego parametru.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 107

Zamawiający wyjaśnia, że używając sformułowania „bilans energetyczny” błędnie użył wyrazu „bilans”. winno być „bilans”.

W związku z powyższym działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 4 lit. „e” Załącznika nr 11 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„monitorowanie parametrów takich jak m.in.: lokalizacja, poziom naładowania (SOC), szacowany zasięg, napięcia baterii trakcyjnych, bilansu energetycznego, zużycie energii wg podanych parametrów np. na kilometr, na godzinę itp. Musi istnieć możliwość przedstawiania przebiegu zmian tych parametrów w osi czasu i ich analiza oraz zestawianie danych w ujęciu tabelarycznym,”

Mając na uwadze dokonaną zmianę, Zamawiający podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 108

Załącznik nr 11 do Tomu III SWZ - Punkt 4 g)

Prosimy o wyjaśnienie czy wyświetlanie gotowości pojazdu po zakończeniu procesu ładowania jest dla Zamawiającego tożsame ze wskazaniem statusu naładowania baterii opisanego w punkcie 4 f). Jeżeli nie to prosimy o wskazanie różnic.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 108

Zamawiający wyjaśnia, że wyświetlanie „gotowości pojazdu po zakończeniu procesu ładowania” nie w każdej sytuacji będzie tożsame ze wskazaniem w pełni naładowanej baterii. Jeżeli pojazd nie będzie miał zadanego procesu prekondycjonowanie przestrzeni pasażerskiej i będzie w pełni naładowany wówczas będzie można uznać, że jest gotowy do pracy przewozowej. Natomiast w przypadku zadanego zadania prekondycjonowanie przestrzeni pasażerskiej dopiero pozytywne zakończenie tego procesu winno sygnalizować gotowość pojazdu.

PYTANIE NR 109**Załącznik nr 11 do Tomu III SWZ - Punkt 4 j)**

Prosimy o potwierdzenie, że do realizacji wymagań opisanych w tym punkcie wystarczy zdalne uruchomienie ogrzewania wnętrza pojazdu w określonym czasie.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 109

Zamawiający w pkt 17 ppkt 1 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ wskazał wymagania dla systemu preakondycjonowania przestrzeni pasażerskiej, tj.:

- a) w warunkach zimowych ogrzewał przestrzeń pasażerską i kabinę kierowcy na 30 minut przed wyjazdem autobusu na linię do temperatury „przewozowej” określonej w przedziale 10°C do 15°C wykorzystując energię elektryczną z sieci ładowania,
- b) w warunkach letnich schłodził przestrzeń pasażerską i kabinę kierowcy na 30 minut przed wyjazdem autobusu na linię do temperatury „przewozowej” określonej w przedziale 22°C do 25°C wykorzystując energię elektryczną z sieci ładowania.

PYTANIE NR 110**Załącznik nr 2 do Umowy § 1 pkt od 8 do 12**

W nawiązaniu do wcześniejszych wniosków nr 11 i 13 dotyczących kwestii gwarantowanego zasięgu wnosimy o usunięcie wyżej wymienionych punktów lub ewentualnie o zmianę na przeprowadzenie testu przez niezależny instytut w celu weryfikacji energii dostępnej w magazynie energii.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 110

Zamawiający podtrzymuje zapis § 1 pkt od 8 do 12 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 111**ZAMAWIAJĄCY WYMAGA:**

Kabina wyposażona w zamknięte drzwi wewnętrzne otwierane w kierunku przedziału pasażerskiego, z okienkiem z półką od strony kierowcy do przyjmowania monet i sprzedaży biletów. Otwory w szybie drzwi ułatwiający komunikację głosową z pasażerem. Konstrukcja drzwi ma być taka, aby kierowca był osłonięty w przypadku bezpośredniego zagrożenia z zewnątrz. Drzwi kabiny kierowcy wyposażone w klamkę zewnętrzną i wewnętrzną oraz zamek patentowy z kluczem, zamykanym od strony zewnętrznej i z uruchamianą przez kierowcę blokadą od wewnątrz, co uniemożliwi otwarcie drzwi od zewnętrznej strony przez osoby nieuprawnione.

WNIOSKUJEMY:

Drzwi kabiny kierowcy posiadają zamek magnetyczny z przyciskiem sterującym znajdujący się w pobliżu kierowcy zamiast tradycyjnego mechanizmu blokującego z kluczykiem. Zabezpiecza kierowcę przed niepowołanymi osobami i opuszczeniem kabiny bez zaciągniętego hamulca postojowego.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 111

Zamawiający podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 112**ZAMAWIAJĄCY WYMAGA:**

Fotel (siedzisko) kierowcy amortyzowany zawieszeniem pneumatycznym i pełną regulacją bezstopniową w zależności od indywidualnych potrzeb prowadzącego, wyposażony w co najmniej regulowane podłokietniki, z regulacją oparcia i siedziska, z regulowanymi poduszkami lędźwiowymi i poduszkami bocznymi oparcia, podgrzewany oraz wyposażony w układ aktywnej wentylacji. Elementy regulacji fotela umieszczone z prawej strony. Fotel wyposażony w dwa wymienne pokrowce.

WNIOSKUJEMY:

Siedzenie kierowcy.

Zawieszenie pneumatyczne i w pełni regulowane w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy, wyposażone w podwójne regulowane podłokietniki, regulowane oparcie i siedzisko, z regulacją poduszek bocznych lędźwiowych i oparcia oraz podgrzewane. Przyciski regulacji fotela kierowcy znajdują się po lewej stronie u dołu. Prosimy wyjaśnić sformułowanie: "aktywny system wentylacji"

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 112

Zamawiający podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia jednocześnie wyjaśnia, że wymaga dla fotela kierowcy „aktywnego systemu wentylacji”. Obecnie na rynku istnieją różne rozwiązania ale najczęściej stosowane to wyposażenie fotela w perforowane obicie tapicerskie z tworzywa sztucznego. Wbudowane wentylatory napędzane silniczkiem elektrycznym tłoczą strumień powietrza bezpośrednio przez otwory znajdujące się w oparciu i siedzisku. W większości przypadków wentylatory pobierają powietrze pochodzące z kabiny, a dokładniej spod siedzenia, gdzie temperatura jest zwykle najniższa. Wentylacja fotela zapewnia ruch chłodnego powietrza, dając uczucie niższej temperatury i podnosi komfort pracy kierowcy. Niekiedy jednak fotel może być wyposażony we własny układ chłodzenia. Sterowanie tą funkcjonalnością może odbywać się za pomocą wbudowanych w fotel przycisków.

PYTANIE NR 113

ZAMAWIAJĄCY WYMAGA:

System bezpieczeństwa. 1. Autobus musi być wyposażony w systemy poprawiające bezpieczeństwo jazdy:

a) Autobus wyposażony w aktywnego asystenta hamowania, dopasowanego do warunków miejskich.

WNIOSEK:

Prosimy o zdefiniowanie wymagań dla aktywnego asystenta hamowania dla warunków miejskich.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 113

Zamawiający informuje, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr 97 zdefiniował wymagania dla aktywnego asystenta hamowania.

PYTANIE NR 114

ZAMAWIAJĄCY WYMAGA:

Konstrukcja, poszycie.

Zamawiający wymaga minimum pionowego podziału poszycia zewnętrznego pod linią szyb. Wskazane dolne panele zewnętrzne poszycia dzielone w pionie.

WNIOSEK:

Prosimy o wyjaśnienie (uszczegółowienie) tego wymogu. Jest niezrozumiały.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 114

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga poszycia zewnętrznego ścian bocznych autobusu podzielonego pionowo na części w całym pasie podokiennym. Wydzielenie w pasie podokiennym jedynie klap obsługowych lub naturalny podział poszycia na części, wynikający z usytuowania drzwi oraz wnęk kół pojazdu, nie jest traktowany, jako „podział pionowy poszycia”. Konieczny jest faktyczny podział pionowy na części, to jest na fragmenty, których podział taki nie został wymuszony innymi cechami konstrukcyjnymi pojazdu. Zasadniczym celem pionowego podziału poszycia na segmenty jest ułatwienie wymiany uszkodzonych elementów.

PYTANIE NR 115

Prosimy o dopuszczenie do postępowania autobusów o długości 12220 mm. Zamawiający wymaga maksymalnej długości 12200 mm

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 115

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 4.4.1 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Długość: min. 11.500 mm – max. do 12.220 mm”

PYTANIE NR 116

W Projekcie Umowy, § 2 ust. 11 Zamawiający napisał:

„W okresie gwarancji i rękojmi Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia Zamawiającemu aktualizacji wprowadzonych w dokumentach i oprogramowaniach.

oraz w projekcie Umowy, § 2 ust. 19 Zamawiający napisał:

Jeżeli urządzenia diagnostyczne i/lub ich oprogramowanie wymagają licencji, Wykonawca zapewni bezpłatną licencję lub jej aktualizacje przez okres co najmniej 180 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru częściowego danego autobusu.

oraz w projekcie Umowy, § 2 ust. 24, Zamawiający napisał:

Wykonawca zagwarantuje, możliwość bezpłatnego korzystania z dostarczonych urządzeń i oprogramowania bez konieczności dokonywania aktualizacji po okresie gwarancyjnym.

oraz w Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 2 ust. 1 pkt 4), Zamawiający napisał:

1. Świadczenia gwarancyjne w okresie gwarancji polegają w szczególności na bezpłatnym:

[...]

4) dostarczaniu na bieżąco aktualizacji (wraz z plikami aktualizacyjnymi) oprogramowania i dokumentacji techniczno - eksploatacyjnej,”

1.1. Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający, umieszczając zapis „bez konieczności dokonywania aktualizacji po okresie gwarancyjnym” miał na myśli ważność aktualizacji na okres eksploatacyjny określony w OPZ, par. I, ust. 8 pkt 4), tj. 15 lat.

1.2. Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona, np. powszechnie użytkowany system operacyjny MS Windows. Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

1.3. Standardowo przekazywana dokumentacja i oprogramowanie diagnostyczne w chwili przekazywania pojazdu są najbardziej aktualne i zgodne z dostarczaną partią autobusów. Nie wszystkie oprogramowania diagnostyczne wymagają aktualizacji w celu poprawnej obsługi partii autobusów.

Dlatego prosimy o potwierdzenie, że dokumentacja i oprogramowanie diagnostyczne nie muszą być aktualizowane jeśli nie ogranicza to w żaden sposób jej funkcjonalności dla dostarczonych pojazdów.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 116

Ad. 1.1 Zamawiający potwierdza, że umieszczając zapis „bez konieczności dokonywania aktualizacji po okresie gwarancyjnym” miał na myśli ważność aktualizacji na okres eksploatacyjny określony w OPZ, par. I, ust. 8 pkt 4), tj. 15 lat.

Ad.1.2

Zamawiający potwierdza, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

Ad.1.3

Zamawiający potwierdza, że dokumentacja i oprogramowanie diagnostyczne nie muszą być aktualizowane jeśli nie ogranicza to w żaden sposób możliwości korzystania z dokumentacji i oprogramowania a także jego funkcjonalności w wymaganym okresie tj. 180 miesięcy.

PYTANIE NR 117

W Projekcie Umowy, § 6 ust. 5 Zamawiający napisał:

„W przypadku wad wykrytych w ostatnim roku rękojmi uprawnienia i roszczenia Zamawiającego z tytułu rękojmi wygasają po upływie jednego roku od wykrycia wady.”

Prosimy o potwierdzenie, że pod zapisem „wadą wykrytą” Zamawiający miał na myśli wadę masową.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 117

Zamawiający nie potwierdza, że pod zapisem „wadą wykrytą” Zamawiający miał na myśli wadę masową. Pojęcie „wady masowej” zostało zdefiniowane w § 4 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy” pt. „Warunki gwarancji i serwisu”.

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w projekcie umowy.

PYTANIE NR 118

W Projekcie Umowy, § 6 ust. 6 Zamawiający napisał:

„Zgłoszenia wady objętej rękojmią, Zamawiający dokonuje Wykonawcy drogą elektroniczną na adres..... Fakt otrzymania zgłoszenia musi być niezwłocznie potwierdzony.

W przypadku braku potwierdzenia przyjęcia zgłoszenia przez Wykonawcę, przyjmuje się, że Wykonawca otrzymał mail w chwili wysłania przez Zamawiającego. W przypadku wystąpienia awarii systemu elektronicznego wysyłania i potwierdzania zgłoszeń, dopuszcza się inne pisemne formy komunikacji.

oraz w Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 2 ust. 4, Zamawiający napisał:

Zgłoszenie reklamacji objętej gwarancją dokonuje się Wykonawcy drogą elektroniczną. Fakt otrzymania zgłoszenia musi być niezwłocznie potwierdzony. W przypadku braku potwierdzenia przyjęcia zgłoszenia przez Wykonawcę, przyjmuje się, że Wykonawca otrzymał mail w chwili wysłania przez Zamawiającego. W przypadku wystąpienia awarii systemu elektronicznego wysyłania i potwierdzania zgłoszeń, dopuszcza się inne formy komunikacji.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza możliwość zgłaszania wad objętych rękojmią lub gwarancją poprzez inny udostępniony nieodpłatnie Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 118

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza możliwość zgłaszania wad objętych rękojmią lub gwarancją poprzez inny udostępniony nieodpłatnie Zamawiającemu system zgłoszeń funkcjonujący za pośrednictwem Internetu.

PYTANIE NR 119

W Projekcie Umowy, § 8 ust. 1, Zamawiający napisał:

„Wykonawca udzieli bezpośrednio na rzecz Operatora - autoryzacji wewnętrznej na naprawy gwarancyjne, upoważniającej do wykonywania w ramach gwarancji napraw oraz przeglądów dostarczonych Autobusów na warunkach uzgodnionych pomiędzy stronami i w zakresie obejmującym co najmniej:

- 1) obsługi techniczne – w pełnym zakresie,
- 2) naprawy bieżące (gwarancyjne, pogwarancyjne oraz nie objęte gwarancją) – w pełnym zakresie,
- 3) naprawy powypadkowe wraz z naprawą kratownicy - w pełnym zakresie.

oraz w Warunkach Autoryzacji, § 1 ust. 1, Zamawiający napisał:

Wykonawca udzieli bezpośrednio podmiotowi będącemu użytkownikiem przedmiotu zamówienia – Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu Sp. z o.o. w Jeleniej Górze z siedzibą przy ulicy Wolności 145 (Operatorowi) autoryzacji wewnętrznej, tworząc Autoryzowany Serwis Obsługi (Serwis ASO) na wykonywanie wszystkich prac obsługowo – naprawczych (mechanicznych i elektrycznych, blacharsko - lakierniczych), wszystkich zespołów i podzespołów autobusu, w następującym zakresie:

- 1) obsługi techniczne – w pełnym zakresie,
- 2) naprawy bieżące (gwarancyjne, pogwarancyjne oraz nie objęte gwarancją) – w pełnym zakresie,

3) naprawy powypadkowe wraz z naprawą kratownicy – w pełnym zakresie.”

1.1. Zamawiający wymaga udzielenia autoryzacji dla napraw kratownicy, napraw blacharsko - lakierniczych oraz napraw powypadkowych. To bardzo szeroki zakres autoryzacji. Prace blacharskie w zakresie konstrukcji szkieletu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo pasażerów.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przejmuje na siebie wszelkie konsekwencje wynikające z niedotrzymania dokumentacji producenta autobusu podczas wykonywania prac blacharsko konstrukcyjnych mających wpływ na bezpieczeństwo pasażerów. W przeciwnym wypadku prosimy o potwierdzenie, że zakres autoryzacji na te prace będzie ustalony z producentem autobusu i może być rozszerzony stosownie do możliwości technicznych oraz poziomu wiedzy i doświadczenia personelu Zamawiającego.

1.2 Dla producentów autobusów, którzy nie są jednocześnie producentami silnika/skrzyni biegów, udzielenie autoryzacji na naprawę tych komponentów wiąże się z dodatkowymi, wysokimi kosztami, które znacznie przedrażają ofertę. W związku z czym prosimy o rezygnację z tego zapisu i zgodę na rozwiązanie, zgodnie z którym w okresie gwarancji producenta silnika i skrzyni biegów naprawy będą realizowane przez autoryzowany serwis producenta tych komponentów, natomiast po jego upływie autoryzacji na naprawy udzieli Wykonawca.

1.3 Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający lub Operator posiada zaplecze do obsługi i napraw elektrobusów (pomieszczenie pod dachem - również do zabezpieczenia prac na dachu autobusu i z kanału (ew. podnośniki kolumnowe), wózek widłowy lub suwnicę.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 119

Ad 1.1 Zamawiający potwierdza, że zakres autoryzacji dotyczący napraw kratownicy będzie ustalony z producentem autobusu i może być rozszerzony stosownie do możliwości technicznych oraz poziomu wiedzy i doświadczenia personelu Zamawiającego.

Ad.1.2

Zamawiający wyraża zgodę na rozwiązanie, zgodnie z którym w okresie gwarancji producenta naprawa silnika i skrzyni biegów będą realizowane przez autoryzowany serwis producenta tych komponentów, natomiast po jego upływie, autoryzacji na naprawy udzieli Wykonawca.

Ad.1.3

Zamawiający potwierdza, że Operator posiada zaplecze do obsługi i napraw elektrobusów (pomieszczenie pod dachem - również do wykonywania prac serwisowych i naprawczych z poziomu podestu ustawianego w bezpośredniej bliskości autobusu oraz z poziomu kanału (ew. podnośniki kolumnowe), wózek widłowy. Zamawiający informuje, że nie posiada suwnicy a, także jezdnych platform roboczych do prac przy dachu.

PYTANIE NR 120

W Projekcie Umowy, § 8 ust. 7, Zamawiający napisał:

„Wykonawca prześle Zamawiającemu, najpóźniej w dacie przystąpienia do odbioru technicznego pierwszego z Autobusów, narzędzia specjalistyczne, przyrządy kontrolno-pomiarowe i programy niezbędne do wykonywania prac obsługowo-naprawczych oferowanego modelu Autobusu, o których mowa w § 2 ust. 18 niniejszej Umowy.”

Czy Zamawiający wyraża zgodę na doposażenie warsztatu w brakujące narzędzia w przypadku posiadania już przez Operatora niezbędnych narzędzi do wykonywania napraw oraz urządzeń diagnostycznych właściwych dla oferowanych autobusów?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 120

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 8 ust. 7 Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

W związku z tym, że Operator nie posiada na stanie autobusów elektrycznych, wymagane jest dostarczenie wszystkich narzędzi i przyrządów, testerów i oprogramowania w ilości 1 kompletu koniecznych do wykonywania czynności obsługi, konfiguracji bądź diagnozy autobusów. Ponadto Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowe wyposażenie diagnostyczne oraz wymogi w tym zakresie zostały również ujęte w Załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt 35.

PYTANIE NR 121

W Projekcie Umowy, § 8 ust. 9, Zamawiający napisał:

„9. W celu zapewnienia właściwej obsługi i eksploatacji dostarczonych Autobusów, Wykonawca przeprowadzi w ramach wynagrodzenia umownego, w siedzibie Operatora instruktaż:

1) dla 6 pracowników zaplecza technicznego w zakresie: diagnostyki, obsługi i naprawy dostarczanych Autobusów, ze szczególnym uwzględnieniem prawidłowego wykonywania czynności obsługowo-naprawczych Autobusu oraz procedury funkcjonowania autoryzowanej stacji obsługi autobusów, Instruktaż pracowników zaplecza technicznego musi obejmować nadanie uprawnień (kodów) dla co najmniej 5 pracowników, jeżeli są one potrzebne do pełnej obsługi programów diagnostycznych np. do ustawienia układu zawieszenia, układu hamulcowego, klimatyzacji, układu ogrzewania, deski rozdzielczej, szyny CAN Autobusu, itp.

2) dla 40 kierowców wskazanych przez Operatora (w grupach po 5 osób) w zakresie użytkownika Autobusów, techniki jazdy, bezpieczeństwa użytkownika oraz obsługi codzienne pojazdu.”

- 1.1. Prosimy o potwierdzenie, że zakres udzielonej autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Zamawiającego w uzgodnieniu z producentem pojazdu.
- 1.2. Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych dp 1kV SEP lub równoważne.
- 1.3. Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw układu klimatyzacji będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń klimatyzacji F-GAZ lub równoważne.
- 1.4. Prosimy o potwierdzenie, że personel techniczny delegowany na szkolenia będzie posiadał specjalistyczne uprawnienia branżowe, których pozyskanie nie jest uzależnione od przeprowadzenia szkoleń przez producenta pojazdu.
- 1.5. Prosimy o potwierdzenie że zakres udzielonej autoryzacji, przeprowadzonych szkoleń, oraz udostępnionej dokumentacji powinien być zgodny z zakresem autoryzacji wewnętrznej, tj. na potrzeby Zamawiającego i dotyczy tylko pojazdów z tego postępowania.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 121

Ad 1.1

Zamawiający potwierdza, że zakres udzielonej autoryzacji będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Zamawiającego w uzgodnieniu z producentem pojazdu.

Ad 1.2

Zamawiający potwierdza, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych dp 1kV SEP lub równoważne.

Ad. 1.3

Zamawiający potwierdza, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw układu klimatyzacji będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń klimatyzacji F-GAZ lub równoważne.

Ad.1.4

Zamawiający potwierdza, że personel techniczny delegowany na szkolenia będzie posiadał specjalistyczne uprawnienia branżowe, których pozyskanie nie jest uzależnione od przeprowadzenia szkoleń przez producenta pojazdu.

Ad. 1.5

Zamawiający potwierdza, że zakres udzielonej autoryzacji, przeprowadzonych szkoleń, oraz udostępnionej dokumentacji powinien być zgodny z zakresem autoryzacji wewnętrznej, tj. na potrzeby Zamawiającego i dotyczy tylko pojazdów z tego postępowania.

PYTANIE NR 122

W Projekcie Umowy, § 11 ust. 2 pkt 8) Zamawiający napisał:

„8) za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych w okresie gwarancji i rękojmi - w wysokości 400 PLN, licząc za każdy dzień zwłoki od dnia wyznaczonego przez Zamawiającego na usunięcie wad.”

1.1. Prosimy o zmianę zapisu z 400 PLN na 200 PLN.

1.2. Prosimy o potwierdzenie, iż pod zapisem „wada stwierdzona” Zamawiający miał na myśli wadę masową.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 122

Ad 1.1

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

Ad.1.2

Zamawiający nie potwierdza, że pod zapisem „wada stwierdzona” miał na myśli wadę masową. Pojęcie „wady masowej” zostało zdefiniowane w § 4 Załącznika nr 2 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy” pt. „Warunki gwarancji i serwisu”.

PYTANIE NR 123

W Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 1 ust. 6, Zamawiający napisał:

„Okresy gwarancji na cały autobus przedłużają się odpowiednio o czas w ciągu którego skutek wady został on wyłączony z eksploatacji.”

Prosimy o potwierdzenie, że powyższy zapis dotyczy jedynie wad masowych.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 123

Zamawiający nie potwierdza, że zapis dotyczy jedynie wad masowych.

PYTANIE NR 124

W Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 1 ust. 6, Zamawiający napisał:

„Na materiały i części wymienione nieodpłatnie (w ramach naprawy gwarancyjnej lub odpłatnie do napraw niepodlegających gwarancji lub napraw powypadkowych) obowiązuje gwarancja nie krócej niż do końca upływu gwarancji, o której mowa w ust 4 pkt 1 niniejszych „Warunków gwarancji i serwisu”, a w przypadku

części dostarczonych na krócej niż 3 miesiące przed upływem tego okresu gwarancji – 12 miesięcy, licząc od dnia dostarczenia tych części.”

Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego o których mowa w tym postanowieniu, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu magazynowania energii.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 124

Zamawiający zauważa, że pytanie Wykonawcy odnosi się do § 1 ust. 7, a nie jak wskazano do § 1 ust. 6 „Warunków Gwarancji i Serwisu”. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że zadane pytanie nie ma związku z określonym w nim postanowieniem umownym, z uwagi na fakt wyłączenia z zapisów § 1 ust. 4 pkt 1 niniejszych „Warunków Gwarancji i Serwisu” baterii trakcyjnych. O gwarancji na magazyn energii mówią postanowienia § 1 ust. 4 pkt 5 i dalsze przepisy „Warunków Gwarancji i Serwisu”.

PYTANIE NR 125

W Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 1 ust. 12, Zamawiający napisał:

„W przypadku negatywnego wyniku testu, o którym mowa w ust. 8 Wykonawca zobowiązuje się usunąć stwierdzone nieprawidłowości (przez które należy rozumieć również brak zadeklarowanych przez Wykonawcę w ofercie osiągnięć) poprzez wymianę magazynu energii (baterii trakcyjnych) lub ich pakietu/pakietów na nowe. Wykonawca czynności te powinien przeprowadzić we własnym serwisie w terminie nie dłuższym niż 3 dni robocze. Dostarczenie autobusu do serwisu Wykonawcy stanowi koszt i staranie Wykonawcy. Wykonawca w celu wymiany baterii może wykorzystać obiekty warsztatowe udostępnione przez Zamawiającego z zastrzeżeniem, że wymiany baterii bądź ich pakietu/pakietów dokona własnymi środkami technicznymi oraz osobowymi.”

- 1.1. Prosimy o zmianę w powyższym zapisie z 3 dni roboczych na 72 godziny w dni robocze.
- 1.2. Czy w innych przypadkach niż określonych § 1 ust. 12 w Warunkach Gwarancji i Serwisu, gdy wymiana baterii będzie przewidziana w ramach gwarancji, czy Operator w ramach autoryzacji wymieni ją sam?
- 1.3. Prosimy o potwierdzenie, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 125

Ad 1.1

Zamawiający podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

Ad.1.2

Zamawiający na obecnym etapie nie ma wiedzy, czy będzie posiadał odpowiednie zdolności techniczne oraz zasoby kadrowe do samodzielnej wymiany baterii w innych okolicznościach niż określonych w § 1 ust. 12 „Warunków Gwarancji i Serwisu”.

Ad.1.3

Zamawiający potwierdza, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

PYTANIE NR 126

W Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 2 ust. 5, Zamawiający napisał:

„5. Z wyłączeniem wad określonych w ust. 7 oraz wad masowych termin usunięcia wad ujawnionych w okresie gwarancji, wynosi maksymalnie do 7 dni roboczych od dnia powiadomienia Wykonawcy o wadzie, przy czym podjęcie naprawy winno nastąpić najpóźniej w następnym dniu roboczym po otrzymaniu zgłoszenia.”

Prosimy o potwierdzenie, że czasem reakcji jest podjęcie się naprawy (również zdalnej diagnozy) w ciągu 24 godzin roboczych od zawiadomienia, w godzinach pracy (czyli od 8:00-14:00) tj. w dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 126

Zamawiający oczekuje czasu reakcji zgodnej z zapisami SWZ.

PYTANIE NR 127

W Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 2 ust. 6, Zamawiający napisał:

„W przypadku przekroczenia terminu usunięcia wad, o którym mowa w ust. 5, Wykonawca zobowiązany jest do pokrycia wszelkich wynikających z tego tytułu szkód poniesionych przez Zamawiającego lub użytkownika autobusów w wymiarze odpowiadającym poniesionym szkodom w pełnej wysokości.

oraz w Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 2 ust. 7, Zamawiający napisał:

W przypadku gdy wada wyłącza autobus z eksploatacji termin jej usunięcia wynosi maksymalnie 3 dni robocze od dnia powiadomienia Wykonawcy o wadzie. W przypadku gdy zaistnieje konieczność wydłużenia tego terminu Wykonawca jest zobowiązany zapewnić autobus zastępczy lub, w przypadku braku możliwości zapewnienia autobusu zastępczego pokryć koszty zapewnienia autobusu zastępczego przez Zamawiającego lub jego użytkownika. W przypadku zapewnienia autobusu zastępczego postanowienia § 4 ust. 12 niniejszych „Warunków gwarancji i serwisu” stosuje się odpowiednio.”

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku dostarczenia autobusu zastępczego lub uiszczenia kar umownych, Wykonawca nie będzie zobowiązany do pokrycia wszelkich wynikających z tego tytułu szkód

poniesionych przez Zamawiającego lub użytkownika autobusów w wymiarze odpowiadającym poniesionym szkodom w pełnej wysokości.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 127

Zamawiający nie potwierdza, że w przypadku dostarczenia autobusu zastępczego lub uiszczenia kar umownych, Wykonawca nie będzie zobowiązany do pokrycia wszelkich wynikających z tego tytułu szkód poniesionych przez Zamawiającego lub użytkownika autobusów w wymiarze odpowiadającym poniesionym szkodom w pełnej wysokości.

PYTANIE NR 128

W Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 6 ust. 1, Zamawiający napisał:

„1. Z gwarancji wyłączone są:

- 1) materiały eksploatacyjne (wkłady filtrów, klocki hamulcowe, oleje, smary i płyny eksploatacyjne) o ile wymiana tych materiałów nie została spowodowana koniecznością naprawy lub wymiany innych części i podzespołów,
- 2) niżej wymienione części, które podczas eksploatacji autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi ulegają normalnemu zużyciu, a ich wymiana nie została powodowana koniecznością naprawy lub wymiany innych części i podzespołów. Za normalne zużycie uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji wynoszącego odpowiednio:
 - a) żarówki – bez limitu jeżeli nie stanowią wady masowej,
 - b) pióra wycieraczek,
 - c) klocki, okładziny hamulcowe - nie mniej niż 70.000 km przebiegu,
 - d) tarcze, bębny hamulcowe - nie mniej niż 130.000 km przebiegu,
 - e) opony - nie mniej niż 150.000 km przebiegu,
 - f) akumulatory inne niż trakcyjne – nie mniej niż 36 miesięcy eksploatacji,
 - g) paski klinowe – nie mniej niż 60.000 km przebiegu
 - h) amortyzatory – po upływie gwarancji udzielonej na cały pojazd lub przebiegu $\geq 200\,000$ km przebiegu.”

Prosimy o zmianę zapisu wyłączenia gwarancji poniższych części eksploatacyjnych:

- klocki, okładziny hamulcowe – nie mniej niż 60.000 km przebiegu
- tarcze, bębny hamulcowe – nie mniej niż 120.000 km przebiegu
- opony - nie mniej niż 140.000 km przebiegu,
- akumulatory inne niż trakcyjne – nie mniej niż 12 miesięcy eksploatacji.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 128

Zamawiający podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 129

W Warunkach Gwarancji i Serwisu, § 6 ust. 2, Zamawiający napisał:

„2. Gwarancja nie obejmuje napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- 1) kradzieży, dewastacji, pożaru, powodzi, wypadków komunikacyjnych jeżeli jego przyczyną nie była usterka techniczna autobusu,
- 2) używania niezgodnych z zaleceniami Wykonawcy lub normami paliw, olejów smarów, płynów lub innych materiałów eksploatacyjnych.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

-działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt, kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 129

Zamawiający potwierdza, że gwarancja nie obejmuje napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- 1) kradzieży, dewastacji, pożaru, powodzi, wypadków komunikacyjnych jeżeli jego przyczyną nie była usterka techniczna autobusu,
- 2) używania niezgodnych z zaleceniami Wykonawcy lub normami paliw, olejów smarów, płynów lub innych materiałów eksploatacyjnych.

PYTANIE NR 130

W Warunkach Autoryzacji, § 4 ust. 2, Zamawiający sprecyzował wymagane czasy reakcji i napraw, np. przy usuwaniu usterek krytycznych czas reakcji wynosi 6 godzin.

Prosimy o potwierdzenie, że czas reakcji oznacza zdalną diagnozę lub pomoc zdalną dokonaną przez serwisanta Wykonawcy.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 130

Zamawiający informuje, iż w § 4 ust. 2 Warunków Autoryzacji nie ma zapisów odnoszących się do czasu reakcji i napraw przy usuwaniu usterek krytycznych. Jednakże Zamawiający wyjaśnia, że czas reakcji jest to maksymalny okres od momentu zgłoszenia do momentu podjęcia przez Wykonawcę działań naprawczych obejmujących m.in.: nawiązanie kontaktu przez pracownika Serwisu ze zgłaszającym awarię i/lub usterkę pracownikiem Zamawiającego w celu przeprowadzenia wstępnej diagnostyki i w miarę możliwości przekazania zaleceń. Może również obejmować zdalną diagnozę i/lub pomoc. Kontakt może mieć formę

bezpośrednią lub telefoniczną lub za pośrednictwem poczty elektronicznej e-mail. Natomiast czas naprawy jest to maksymalny dozwolony okres od momentu zgłoszenia usterki w którym Wykonawca jest zobowiązany do usunięcia usterki.

PYTANIE NR 131

W Warunkach Autoryzacji, § 4 ust. 1, Zamawiający napisał:

„Za wykonane naprawy gwarancyjne Serwis ASO obciążę Wykonawcę kosztami robocizny zgodnie z przekazanym katalogiem standardowych czasów napraw, a w przypadku jego braku rzeczywistej pracochłonności - według stawki robocizny w wysokości 200 zł netto (dwieście złotych netto) za roboczogodzinę.”

Prosimy o zmianę stawki robocizny z 200 zł netto (dwieście złotych netto) na 150 zł netto (sto pięćdziesiąt złotych netto), gdyż podana kwota odbiega od średniej roboczogodziny panującej na rynku i spowoduje doliczenia zawyżonej stawki rbh do ceny ofertowej autobusów.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 131

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 ust. 1 „Warunków Autoryzacji (serwis ASO)” stanowiących załącznik nr 3 do Tomu II SWZ „Projekt Umowy”.

PYTANIE NR 132

W Warunkach Autoryzacji, § 4 ust. 2, Zamawiający napisał:

„W przypadku gdy wada objęta gwarancją uniemożliwi bezpieczny przejazd autobusu do serwisu ASO, Wykonawca zostanie obciążony kosztami holowania w wysokości - 1.500 zł netto (tysiąc pięćset złotych netto).”

Prosimy o zmianę kwoty z 1.500 zł netto (tysiąc pięćset złotych netto) na 1.000 zł netto (tysiąc złotych netto).

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 132

Zamawiający podtrzymuje zapisy § 4 ust. 2 „Warunków Autoryzacji (serwis ASO)” stanowiących załącznik nr 3 do Umowy (Tom II SWZ – Projekt umowy).

PYTANIE NR 133

Projekt Umowy nie zawiera postanowień dotyczących zmiany wynagrodzenia, tj. nie zawiera klauzuli waloryzacyjnej polegającej na zmianie wynagrodzenia Wykonawcy zależnej od zmiany warunków rynkowych wpływających na koszt wykonania umowy, w tym zmiany cen materiałów lub kosztów wykonania umowy, a także kosztów wynagrodzeń. W związku ze wzrostem poziomu cen w ostatnim roku i spodziewanym dalszym wzrostem cen prosimy o wprowadzenie do projektu umowy klauzuli waloryzacyjnej analogicznej jak to przewidują przepisy art. 439 i 440 ustawy Pzp.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 133

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

Zgodnie z art. 439 ust. 1 u.p.z.p. postanowienia dotyczące zasad wprowadzania zmian wysokości wynagrodzenia należnego Wykonawcy dotyczą umów, których przedmiotem zamówienia są roboty budowlane lub usługi.

PYTANIE NR 134

Zamawiający w par. 11 wzoru umowy pkt. 8 pisze: „Łączna wysokość kar umownych, które mogą dochodzić strony z tytułu niniejszej umowy wynosi 40% całkowitego wynagrodzenia, o którym mowa w § 3 ust. 2 umowy.”

Prosimy o obniżenie łącznej wysokości kar umownych do 20% całkowitego wynagrodzenia, o którym mowa w § 3 ust. 2 umowy. Jest to powszechnie akceptowalna i stosowana na rynku polskim oraz europejskim wysokość łącznych kar umownych.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 134

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w dniu 03.10.2022 r. (dot. odpowiedzi na pytanie nr 9).

PYTANIE NR 135

Zamawiający w par. 4 wzoru umowy pkt. 10 pisze: „W przypadku nie dostarczenia zastępczych ładowarek małej mocy na warunkach określonych w ust. 7 Wykonawca zobowiązany jest pokryć koszty zapewnienia zastępczych ładowarek małej mocy przez Zamawiającego lub ich użytkownika.”

Prosimy o wykreślenie powyższego postanowienia, gdyż przedmiotem zamówienia jest dostawa autobusów, bez ładowarek.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 135

Odpowiedź na to pytanie znajduje się w odpowiedzi na pytanie nr 71.

PYTANIE NR 136

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 136

Zamawiający potwierdza, że zabezpieczenie należytego wykonania umowy może być złożone w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta.

PYTANIE NR 137

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy z Wykonawcą w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 137

Zgodnie z pkt 21.3 Tomu I SWZ cyt.: „Wykonawca będzie zobowiązany do podpisania umowy w miejscu i terminie wskazanym przez Zamawiającego w formie papierowej lub elektronicznej opatrzonej kwalifikowanym podpisem elektronicznym w terminie wskazanym przez Zamawiającego.”

PYTANIE NR 138

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane” a nie obligatoryjnie wymagane.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 138

Zamawiający informuje, że w Specyfikacji Warunków Zamówienia słowo „zalecane” należy rozumieć jako sugestię, rekomendację nie zaś nakaz czy bezwzględny wymóg.

PYTANIE NR 139

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wadium wnoszonego w postaci gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej, Zamawiający dopuszcza, że okres ważności gwarancji będzie równy okresowi związania ofertą, i będzie to okres w którym Beneficjent – Zamawiający będzie mógł zgłaszać roszczenia z gwarancji.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 139

Zgodnie z art. 97 ust. 5 u.p.z.p. wadium wnosi się przed upływem terminu składania ofert i utrzymuje nieprzerwanie do dnia upływu związania ofertą (...).

PYTANIE NR 140

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa [km/h]
- Maksymalne nachylenie na trasie [%]
- Długość odcinka z maksymalnym nachyleniem [m]
- Odległość trasa – zajezdnia [km]
- Średnia długość pojedynczego odcinka [km]
- Liczba odcinków do przejechania dziennie
- Odległość pomiędzy punktami ładowania [km]
- Dzienny przebieg w km
- Rzeczywisty średni roczny przebieg pojazdów planowany do obsługi elektrobusem – czy Zamawiający potwierdza że będzie to 70.000 km?
- Ilość dni pracy w roku

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymogi SWZ.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 140

Zamawiający wskazał warunki eksploatacji autobusów w Załącznikach do SWZ (Załącznik nr 1 i 2 do Tomu III SWZ).

PYTANIE NR 141

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji **nie polega** Wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), Zamawiający **nie żąda** załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia (informacja z Krajowego Rejestru Karnego, Oświadczenia itp.).

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 141

Zamawiający potwierdza, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji nie polega Wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), Zamawiający nie żąda załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia (informacja z Krajowego Rejestru Karnego, Oświadczenia itp.).

PYTANIE NR 142

Zamawiający w paragrafie 10 wzoru umowy przewiduje zmiany umowy.

Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie zmiany w zakresie terminów wykonania umowy, jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

- a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;
- b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
- c) okolicznościami siły wyższej, pod którym to pojęciem należy rozumieć jakiegokolwiek zdarzenia, które pozostają poza kontrolą którejkolwiek ze Stron, a w szczególności wojnę, powstania, zamieszki, blokady dróg, strajki, lock-outy, epidemie, pandemie, klęski żywiołowe itp.;
- d) wydłużenia terminów dostaw materiałów/urządzeń z przyczyn niezależnych od Dostawcy - o czas niezbędny do usunięcia przeszkody w prowadzeniu prac objętych przedmiotem umowy

W takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o okres trwania przeszkody.

Swoją prośbę wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i wykonawcy. Bez wprowadzenia wyżej zaproponowanej zmiany ewentualna modyfikacja postanowień umowy będzie praktycznie niemożliwa i to nawet w przypadku woli zmiany umowy wyrażonej przez Zamawiającego. Stąd wniosek i prośba o zmianę § 14 w sposób, który przyczyni się do umożliwienia ewentualnych rozmów pomiędzy Zamawiającym a wykonawcą w trakcie wykonywania umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że taka redakcja zapisu w żadnej mierze nie obliguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 142

Zamawiający podtrzymuje zapisy §10 Tomu II SWZ „Projekt umowy”.

PYTANIE NR 143

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 5.12. pisze: „Deska rozdzielcza wyposażona również w obrotomierz”.

Prosimy o rezygnację z powyższego wymogu – standardowo w autobusach elektrycznych obrotomierza nie stosuje się.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 143

Odpowiedź na to pytanie znajduje się w odpowiedzi na pytanie nr 33.

PYTANIE NR 144

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 25.2. pisze: „Autobus ma być wyposażony w zdalny wyłącznik głównego wyłącznika prądu (odłącznik masy).”

Czy Zamawiający może sprecyzować co dokładnie ma na myśli pisząc o zdalnym wyłączniku głównego wyłącznika prądu jaki sposób zdalnego wyłączania głównego wyłącznika?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 144

Zamawiający informuje, że w odpowiedziach na pytania udostępnionych 03.10.2022 r. odstąpił od wymogu zastosowania zdalnego wyłącznika głównego prądu (odłącznik masy), o którym mowa w pkt 25.2 Załącznika 3 do Tomu III SWZ.

PYTANIE NR 145

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 7.2. pisze: „wymagany jeden komplet zapasowych wkładek na jedno siedzenie dla każdego autobusu”.

Prosimy doprecyzować czy Zamawiający wymaga jeden komplet zapasowych wkładek siedzenia na 1 autobus, czy jeden komplet na każde siedzenie w każdym z autobusów (tj. liczba siedzeń x 20 autobusów)?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 145

Zamawiający wymaga jednego kompletu zapasowych wkładek siedzenia na 1 autobus.

PYTANIE NR 146

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 7.7. pisze: „Wymagane są poduszki naścienne umożliwiające oparcie osób stojących z tyłu pojazdu.”

1.1 Czy Zamawiający ma na myśli oparcie lędźwiowe?

1.2 Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuści umieszczenie tego oparcia w zatoce naprzeciwko drugich drzwi?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 146

Ad 1.1 Zamawiający nie ma na myśli oparcia lędźwiowego. Zamawiający załącza zdjęcie poglądowe.



Ad 1.2 Zamawiający nie dopuszcza umieszczenia tego oparcia w zatoce naprzeciwko drugich drzwi.

PYTANIE NR 147

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 32.1. f) pisze: „karty gwarancyjne z wpisanymi numerami fabrycznymi dla wszystkich podzespołów i urządzeń zamontowanych w każdym z autobusów,”
Prosimy o zmianę powyższego wymogu na następujący: „karty gwarancyjne z wpisanymi numerami fabrycznymi dla głównych podzespołów i urządzeń zamontowanych w każdym z autobusów,”

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 147

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 32.1 lit. "f" Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„karty gwarancyjne z wpisanymi numerami fabrycznymi dla głównych podzespołów i urządzeń zamontowanych w każdym z autobusów.”

Mając na uwadze powyższe zmienia się zapis § 2 ust. 8 pkt 5 Tomu II SWZ „Projekt umowy”, który otrzymuje brzmienie:

„karty gwarancyjne z wpisanymi numerami fabrycznymi dla głównych podzespołów i urządzeń.”

PYTANIE NR 148

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 11.2 b) pisze: „skuteczny osuszacz powietrza jednokomorowy, układ wyposażony w podgrzewany automatyczny odolejacz i podgrzewany osuszacz,”
Prosimy o rezygnację z wymogu zastosowania podgrzewanego odolejacza, który nie ma zastosowania w przypadku autobusów o napędzie elektrycznym.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 148

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 11.2 lit. "b" Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza oraz automatyczny separator kondensatu, dopuszcza się zintegrowany separator kondensatu z podgrzewanym osuszaczem powietrza.”

PYTANIE NR 149

Dotyczy Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 4.16.c).

Prosimy o potwierdzenie, że jeśli konstrukcyjnie i ze względu na wyposażenie zabudowane na dachu autobusu nie ma miejsca przeznaczonego na kłapy dachowe (szyberdachy), to Zamawiający nie wymaga ich zastosowania.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 149

Zamawiający zauważa, że pytanie dotyczy pkt 4.16.3 lit."c" Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, a nie jak wskazał Wykonawca 4.16.c. Jednocześnie Zamawiający potwierdza, że nie wymaga zastosowania w układzie wentylacji przestrzeni pasażerskiej naturalnych kłap dachowych co wynika wprost z treści pkt 4.16.3 „c”.

PYTANIE NR 150

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 22.5. pisze: „Preferowane wyposażenie pojazdu w system aktywnego zapobiegania przechyłom autobusu w czasie pokonywania zakrętów.”

Prosimy o potwierdzenie, że jest to rozwiązanie jedynie preferowane, a nie obligatoryjnie wymagane.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 150

Zamawiający jednoznacznie i precyzyjnie określił swoje oczekiwania w pkt. 22.5 załącznika nr 3 do Tomu III SWZ.

PYTANIE NR 151

Dotyczy Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 5.11.i).

Prosimy o informację czy Zamawiający wymaga zastosowania w autobusach automatycznego układu centralnego smarowania?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 151

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 5.11 lit. "b" Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„ h)

i) *awarii układu centralnego smarowania (jeśli zastosowano),*

g).....”

PYTANIE NR 152

Dotyczy Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 27.3.

Czy Zamawiający zgodzi się na dopuszczenie silnika centralnego chłodzonego cieczą o maksymalnej mocy netto 220 kW opisanej w dokumentach homologacyjnych jako „Maximum net Power”? Jest to moc całkowicie wystarczająca do osiągnięcia dynamiki ruchu nie gorszej niż w porównywalnych autobusach z silnikiem wysokoprężnym zasilanym olejem napędowym.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 152

Zamawiający wskazał wymóg mocy ciągłej, tym samym oczekuje zaoferowania silnika zgodnie z zapisami SWZ.

PYTANIE NR 153

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 27.5. d) pisze: „tryb jazdy awaryjnej umożliwiający awaryjny zjazd do zajezdni.”

Prosimy o informację na czym ma polegać tryb awaryjny i w jakich sytuacjach ma być wykorzystywany (ograniczona prędkość, otwarte drzwi, wyłączone systemy)?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 153

Zamawiający informuje, że tryb awaryjny ma polegać na jeździe z ograniczoną prędkością i przy wyłączonych systemach w przypadku wykrycia awarii i umożliwić bezpieczny zjazd na zajezdnię.

PYTANIE NR 154

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 19.4. pisze: „Poszycie zewnętrzne, wykonane z aluminium, stali nierdzewnej, stali o podwyższonej odporności na korozję pod warunkiem, że zostały zabezpieczone metodą kataforezy zanurzeniowej gwarantującej co najmniej 15 letni okres eksploatacji autobusu lub z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym (kompozyty tworzyw sztucznych).”

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie elementów poszycia zewnętrznego wykonanych ze szkła hartowanego w pasie nadokiennym.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 154

Zamawiający dopuszcza zaoferowanie rozwiązania fabrycznego Wykonawcy polegającego na wykonaniu elementów poszycia zewnętrznego ze szkła hartowanego w pasie nadokiennym.

PYTANIE NR 155

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 18a.3. pisze:

„3. **Przyciski otwierania drzwi - sterujące i sygnalizujące na zewnątrz pojazdów:**

a) typ przycisku: naciśnięcie przycisku powinno być sygnalizowane mechanicznie poprzez wyraźne wyczuwalny skok przycisku,”

Czy Zamawiający zaakceptuje przyciski zewnętrzne sensoryczne – jest to równoważne sygnalizowanie naciśnięcia przycisku poprzez jego podświetlenie.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 155

Zamawiający wyjaśnił udzielając odpowiedzi na pytanie nr 46, że dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy polegającego na zastosowaniu zewnętrznych przycisków otwierania drzwi typu sensorycznego, bez efektu wyraźnego wyczuwalnego skoku.

PYTANIE NR 156

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 8.2. pisze: „Naprzeciw drugich drzwi specjalna powierzchnia (miejsce o wymiarach co najmniej o szerokości 750 mm i długości 2200 mm), przystosowana do równoczesnego przewozu wózka inwalidzkiego i/ lub dziecięcego, zaopatrzona w przyciski w kolorze niebieskim z piktogramem wózka dziecięcego i wózka inwalidzkiego służące do sygnalizowania kierowcy zamiaru opuszczenia autobusu przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim lub z wózkiem dziecięcym.”

- 1.1. Czy ze względu na konieczność zainstalowania biletomatu Zamawiający dopuści zastosowanie zatoki dla wózków zgodnej z Regulaminem nr 107 EKG ONZ, ale o długości mniejszej niż wymagane 2200mm?
- 1.2. Czy Zamawiający dopuści umiejscowienie biletomatu w bezpośrednim sąsiedztwie zatoki na wózki, (tj. na podeście silnika centralnego) z wygodnym i bezpośrednim dostępem dla pasażerów z tej zatoki?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 156

Ad 1.1

Zamawiający nie dopuści zatoki o długości mniejszej niż 2200 mm.

Ad.1.2

Zamawiający nie dopuszcza możliwości umiejscowienia biletomatu w bezpośrednim sąsiedztwie zatoki na wózki, (tj. na podeście silnika centralnego) z wygodnym i bezpośrednim dostępem dla pasażerów z tej zatoki.

PYTANIE NR 157

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 32.1. b) pisze: „Certyfikaty potwierdzające, że wszystkie elementy nadwozia stanowiące wyposażenie przedziału pasażerskiego oraz kabiny kierowcy oferowanych autobusów spełniają warunek niepalności – certyfikat potwierdzający warunek niepalności uzyskany zgodnie z warunkami określonymi na podstawie Regulaminu 118 EKG ONZ,”

Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga najnowszej aktualnie wersji regulaminu 118 EKG ONZ? Gdyż wyższe i bardziej rygorystyczne wersje oznaczają wyższe koszty wykonania pojazdu.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 157

Zamawiający wymaga certyfikatów uzyskanych na podstawie obowiązujących wersji Regulaminu 118 EKG ONZ.

PYTANIE NR 158

Prosimy o potwierdzenie że gwarancja na system telemetryczny ma być równa zaoferowanej gwarancji całopojazdowej.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 158

Zamawiający potwierdza, że gwarancja na system telemetryczny ma być równa zaoferowanej gwarancji całopojazdowej.

PYTANIE NR 159

Czy w związku z tym, iż autobusy będą dostarczane w roku 2024 Zamawiający wymaga, aby pojazdy spełniały już wymagania GSR2 opisane w Rozporządzeniu UE 2019/2144 (tj. były wyposażone w tachograf, aktywny tempomat, alkomat, system ostrzegający o zmęczeniu kierowcy itp.), które zaczną obowiązywać w roku dostawy?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 159

Zamawiający informuje, że wraz z dostawą autobusów muszą być dostarczone dokumenty na podstawie, których będzie możliwa ich rejestracja pojazdów.

PYTANIE NR 160

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 16.2. pisze:

„2. Wentylacja kabiny kierowcy:

- a) wymuszona za pomocą nawiewów powietrza z możliwością regulacji wydatku powietrza (minimum 2 wentylatory o dużej wydajności),
- b) naturalna za pomocą okna bocznego z lewej strony z przesuwaną szybą boczną (część uchylna lub przesuwana powinna się znajdować w górnej części okna i zajmować nie więcej niż 25% powierzchni okna).”

- 1.1. Prosimy o rezygnację z wymogu zastosowania w kabinie kierowcy 2 wentylatorów o dużej wydajności. Wentylacja kabiny kierowcy w oferowanych przez nas autobusach odbywa się poprzez pneobox z nawiewami w pulpicy kierowcy oraz poprzez okno przesuwne kierowcy, co jest rozwiązaniem zdecydowanie wystarczającym dla zachowania odpowiedniej wentylacji w kabinie.
- 1.2 W oferowanych przez nas autobusach część przesuwana szyby bocznej kabiny kierowcy zajmuje więcej niż 25% powierzchni okna, co pozwala na uzyskanie optymalnej wentylacji w kabinie. Prosimy o usunięcie wymogu dotyczącego zajmowania nie więcej niż 25% powierzchni okna.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 160

Ad 1.1

Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania fabrycznego Wykonawcy polegającego na wentylacji kabiny kierowcy poprzez pneobox z nawiewami w pulpicy kierowcy oraz poprzez okno przesuwne kierowcy, z zastrzeżeniem spełnienia pozostałych wymogów oraz funkcjonalności zawartych w SWZ w tym zakresie.

Ad 1.2

Zamawiający informuje, że w odpowiedzi na pytanie nr 40 oraz 99 dokonał zmiany treści Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ - Tabela pkt 16 ppkt 2 b) oraz pkt 21 ppkt 5 odnoszącej się do powierzchni części przesuwnej okna.

PYTANIE NR 161

W Załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 7.2. (w tabeli) Zamawiający napisał:
„ ... stelaże i poręcze foteli wykonane ze stali nierdzewnej (kwasoodpornej).”

Prosimy o odpowiedź i potwierdzenie – czy Zamawiający ma na myśli poręcze (tragery) przy pomocy których są montowane siedzenia? Czy też wymaga, aby oparcia siedzeń były wyposażone w uchwyty ze stali nierdzewnej? A jeśli tak, to prosimy o dopuszczenie powszechnie stosowanych uchwytów siedzeń z tworzywa sztucznego takiego samego, z którego są wykonane skorupy siedzeń.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 161

Odpowiedź na to pytanie znajduje się w odpowiedzi na pytanie nr 35.

PYTANIE NR 162

W Załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 10.3. (w tabeli) Zamawiający napisał:
"Hamulec zasadniczy wyposażony w system wspomagania nagłego hamowania HAB lub równoważny działający w ten sposób, że na podstawie szybkości nacisku pedału hamulca, system rozpoznaje, czy kierowca potrzebuje pełnego hamowania i automatycznie zwiększa ciśnienie w układzie hamulcowym, co pozwala zmniejszyć drogę hamowania."

Wprowadzenie takiego rozwiązania jest technicznie dostępne, ale prosimy rozważyć rezygnację z niego. Gdyż nawet jego producent nie zaleca zastosowania tego w autobusach do komunikacji miejskiej. Z uwagi na kwestie bezpieczeństwa, gdyż ten system może powodować zbyt gwałtowne hamowania co może być niebezpieczne zwłaszcza dla pasażerów stojących.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 162

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia Załącznik nr 3 do Tomu III SWZ poprzez wykreślenie pkt 10.3 (w tabeli).

Jednocześnie Zamawiający pozostawia zapisy pkt 6.1 jako wiążące wraz z wyjaśnieniem udzielonym w odpowiedzi na pytania nr 97.

PYTANIE NR 163

W Załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 18.13. (w tabeli) Zamawiający napisał:
„ ...z możliwością regulacji czasu sygnału oraz jego dźwięku ...”

Prosimy o rezygnację z tego wymogu, gdyż większość producentów nie oferuje możliwości regulacji czasu sygnału (ale mieszczą się w wymaganym przedziale 1-3 sekund) oraz jego dźwięku (w praktyce dostępny jest jeden rodzaj charakterystycznego dźwięku ostrzegawczego).

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 163

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 18.13 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Akustyczny sygnał ostrzegawczy przed zamknięciem drzwi, uruchamiany w sposób automatyczny na ok. 1-3 sekund przed zamknięciem drzwi.”

PYTANIE NR 164

W Załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w pkt. 26.3. (w tabeli) Zamawiający napisał:

„Awaryjny wyłącznik akumulatorów zgodny z ECE 36 ...”

Prosimy wykreślenie tego zapisu gdyż Rozporządzenie ECE 36 nie jest aktualnie obowiązującymi przepisami.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 164

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt. 26.3 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Awaryjny wyłącznik akumulatorów, komora akumulatorów z odpływem kwasów i szczelinami chłodzącymi (nie dotyczy akumulatorów żelowych lub AGM).”

PYTANIE NR 165

Jaki standard sygnalizacji jest użyty w sieci łączności Zamawiającego w nawiązaniu do punktów 4 a i b a) nawiązywanie i odbiór połączeń grupowych (dyspozytor – wszystkie pojazdy, pojazd do wszystkich pojazdów i dyspozytora), b) nawiązywanie i odbiór połączeń indywidualnych (dyspozytor – pojazd, pojazd – dyspozytor), Pomocne będzie również wskazanie modelu radiotelefonu używanego obecnie przez Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 165

Zamawiający określił wymagania systemu łączności w załączniku nr 8 do SWZ. Jednocześnie Zamawiający informuje, że Operator obecnie używa radiotelefonów YAESU VX-2000V.

PYTANIE NR 166

Załącznik Nr 9 do Tomu III SWZ; pkt. 10. Wymagania systemu biletowego – kasowniki elektroniczne dla autobusu elektrycznego:

Mając na uwadze fakt, że wymagane przez Zamawiającego kasowniki elektroniczne mają posiadać funkcjonalność dokonywania płatności za przejazd przy użyciu karty zbliżeniowych czy też smartfonów, Zamawiający wymaga aby wraz z dostarczaną infrastrukturą dostarczyć, zainstalować i uruchomić u Operatora system poboru opłat przy użyciu kart płatniczych oraz smartfonów oraz zapewnić jego pełną współpracę z już funkcjonującymi rozwiązaniami u Operatora (jeśli wymagane).

Prosimy o informacje, które bilety mają być dostępne w ofercie kasownika?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 166

Zamawiający opisał szczegółowo funkcjonalność i wymagania dla kasowników w Załączniku nr 9 do Tomu III SWZ pkt 13 (tabela). W uzupełnieniu Zamawiający informuje, że kasowniki winny prowadzić obsługę biletów działających w oparciu o kartę płatniczą według taryfy/cennika Operatora uwzględniając strefy biletowe, ulgi oraz system przesiadkowy itp. – aktualny cennik dostępny na stronie internetowej Operatora. Z posiadanej wiedzy przez Zamawiającego wynika, że jedynym warunkiem ograniczającym rodzaj sprzedawanych biletów jest limit transakcji dokonywany bez użycia kodu PIN (100 zł).

PYTANIE NR 167

Załącznik Nr 9 do Tomu III SWZ; pkt. 10. Wymagania systemu biletowego – kasowniki elektroniczne dla autobusu elektrycznego:

Zainstalowany system musi mieć możliwość włączenia do obsługi już posiadanych urządzeń przez Operatora (kasowników, które posiadają taką funkcjonalność) lub infrastruktury nabywanej w przyszłości.

W chwili obecnej nie jest możliwe przewidzenie jakie funkcjonalności będzie chciał wdrożyć w przyszłości Zamawiający. W związku z tym prośba o doprecyzowanie opisu- jakie funkcjonalności Zamawiający ma na myśli lub zmodyfikowanie zapisu poprzez usunięcie wyrażenia: „lub infrastruktury nabywanej w przyszłości.”

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 167

Zamawiający podtrzymuje obecne brzmienie pkt 10 Załącznika Nr 9 do Tomu III SWZ i jednocześnie wyjaśnia, że zainstalowany system ma posiadać funkcjonalność umożliwiającą włączenie do obsługi infrastruktury nabywanej w przyszłości pod kątem płatności zbliżeniowych dokonywanych w różnej formie. Zamiarem Zamawiającego jest posiadanie jednego wspólnego systemu, a nie kilku w zależności od dostawcy kasowników.

PYTANIE NR 168

Załącznik Nr 9 do Tomu III SWZ; pkt. 11. Wymagania systemu biletowego – kasowniki elektroniczne dla autobusu elektrycznego:

Mając na uwadze wyposażenie pojazdów w kasowniki umożliwiające płatność zbliżeniową dokonywaną kartą płatniczą lub smartfonem, Zamawiający wymaga dodatkowo dostarczenia sprawdzarek kontrolerskich umożliwiających kontrolę poboru opłaty za przejazd dokonywaną w tej formie w ilości po jednym urządzeniu na każde cztery autobusy (łącznie 5 szt.). Ze względu na powyższe Zamawiający oczekuje, aby sprawdzarka zapewniała dotychczasową funkcjonalność

Co Zamawiający ma na myśli pod wyrażeniem „dotychczasowa funkcjonalność”? Prosimy o wyszczególnienie oferowanej aktualnie funkcjonalności.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 168

Zamawiający informuje, że obecnie Operator posiada czytniki kontrolerskie model SKB-3 producenta R&G, które obecnie realizują następującą funkcjonalność:

- a) współpracują z systemem Centrum Obsługi Klienta,
- b) wyświetlają co najmniej następujące komunikaty: o ważności, nieważności, o zastrzeżeniu karty biletu elektronicznego, o prawidłowym zarejestrowaniu biletu w kasowniku, o zawartości karty biletu elektronicznego, o rodzaju biletu i transakcji, o stanie naładowania akumulatora,
- c) wykonują szybką i automatyczną kontrolę ważności biletu zapisanego na e-karcie, umożliwiają przeglądanie zawartości kontrolowanej e-karty, wychwytyują kart nieważne lub zapisane na tzw. „czarnych listach” z możliwością ich zablokowania,
- d) przekazują dane o dokonanych kontrolach w tym informacje o np. „czarnych listach”,
- e) przekazują dane z kontroli za pomocą interfejsu USB do systemu Centrum Obsługi Klienta,
- f) wykonują odczyty danych kursowych z systemu pokładowego pojazdu,
- g) posiadają zegar czasu rzeczywistego,
- h) posiadają zapisany w pamięci plik definiujący typ biletów, taryfę itp.,
- i) posiadają zapisany w pamięci plik opisujący listę biletów zastrzeżonych w systemie,
- j) dane o parametrach kontroli (np. linia, kurs, czas) są przenoszone w sposób bezkontaktowy z systemu pokładowego pojazdu do pamięci czytnika,
- k) zapewniają szybką weryfikację karty, z sygnalizacją akustyczną i optyczną poprawności skasowania biletu oraz sygnalizują dźwiękowo w przypadku wykrycia braku uprawnień do realizacji przejazdu,

- l) rejestrują dane o kontrolach, w tym m.in. informacje o: uwzględnieniu posiadanych zniżek, rodzaju biletu, ważności biletu (termin od/do), numerze bocznym pojazdu i linii, numerze przystanku rozpoczęcia kontroli, numerze karty, numerze kontrolera, czasie kontroli (data, godzina),
- m) pojemność pamięci czytnika wystarcza na min. 48 godzin pracy kontrolera.

PYTANIE NR 169

Załącznik Nr 9 do Tomu III SWZ; pkt. 13.1.7a. Wymagania systemu biletowego – kasowniki elektroniczne dla autobusu elektrycznego:

Treść: Kasowniki muszą spełniać następujące wymagania funkcjonalne: obsługę biletów zapisanych na karcie Systemu Elektronicznego Biletu Autobusowego tj.: opłaty za bilet jednorazowy w systemie check-in (z rejestracją wejścia). Zakup biletu odbywa się poprzez wybranie na ekranie kasownika żądanego typu biletu, ustalenie liczby biletów, a następnie przyłożenie zbliżeniowej karty płatniczej do czytnika).

Ponieważ we wcześniejszych zapisach Zamawiający jako możliwe opcje zakupu wskazywał inne urządzenia pracujące w standardzie NFC, czy w tym przypadku możliwe i wymagane jest też umożliwienie opłacenia transakcji za pomocą dowolnego urządzenia NFC, Google Pay, Apple Pay?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 169

Zamawiający informuje, że wymaga umożliwienia opłacenia transakcji za pomocą dowolnego urządzenia NFC, Google Pay, Apple Pay.

PYTANIE NR 170

Załącznik Nr 9 do Tomu III SWZ; pkt. 13.1.7a. Wymagania systemu biletowego – kasowniki elektroniczne dla autobusu elektrycznego:

Treść: Kasowniki muszą spełniać następujące wymagania funkcjonalne: obsługę biletów zapisanych na karcie Systemu Elektronicznego Biletu Autobusowego tj.: opłaty za bilet jednorazowy w systemie check-in (z rejestracją wejścia). Zakup biletu odbywa się poprzez wybranie na ekranie kasownika żądanego typu biletu, ustalenie liczby biletów, a następnie przyłożenie zbliżeniowej karty płatniczej do czytnika), rejestrowanie przejazdów w oparciu o bilety okresowe, rejestrowanie przejazdów w oparciu o bilety bezpłatne, obsługa tzw. „elektronicznej portmonetki”

Czy w kasowniku ma być także możliwość płacenia za bilety środkami zgromadzonymi w ePortmonetce?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 170

Zamawiający potwierdza, że kasownik ma posiadać możliwość płacenia za bilety środkami zgromadzonymi w e-Portmonetce.

PYTANIE NR 171

Załącznik Nr 9 do Tomu III SWZ; pkt. 13.1.7d. Wymagania systemu biletowego – kasowniki elektroniczne dla autobusu elektrycznego:

Treść: Kasowniki muszą spełniać następujące wymagania funkcjonalne: obsługę biletów zapisanych na karcie Systemu Elektronicznego Biletu Autobusowego tj.: umożliwiać zapisanie na karcie Systemu Elektronicznego Biletu Autobusowego (biletów okresowych, doładowania środków zapisanych na elektronicznej portmonetce),

Pytanie: Bilet miesięczny 30-dniowy, ważny we wszystkie dni kosztuje 150 lub 170 czyli jego zakup i zapisanie nie może być zrealizowany za pomocą kart płatniczych w których transakcje są ograniczone przez operatora płatności bezgotówkowych do 100PLN, dlatego prosimy o potwierdzenie, że chodzi o aktywację biletów okresowych zakupionych przez portal www.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 171

Zamawiający potwierdza, że chodzi o aktywację biletów okresowych zakupionych przez portal www dla e-kart Systemu Elektronicznego Biletu Autobusowego. Jednocześnie Zamawiający zaznacza, że w cenniku są również bilety miesięczne, których wartość nie przekracza limitu transakcji dla płatności bezgotówkowych bez użycia kodu PIN. Ponadto w przyszłości limit ten może zostać podniesiony. Jest to uzależnione od decyzji instytucji bankowych.

PYTANIE NR 172

Załącznik Nr 9 do Tomu III SWZ; pkt. 13.1.20I. Wymagania systemu biletowego – kasowniki elektroniczne dla autobusu elektrycznego:

Treść: Kasownik wielofunkcyjny w ramach zamówienia spełniać musi opisane poniżej wymagania i parametry techniczne: obudowa kasownika jest wandaloodporna, metalowa, z odlewu aluminiowego, pojemnościowy panel dotykowy.

Pytanie: Czy Zamawiający zaakceptuje obudowę kasownika z tworzywa sztucznego spełniającego klasę odporności IP54 oraz wytrzymałości mechanicznej IK07? Wg wiedzy Wykonawcy w tej chwili tylko jedna firma produkuje takie urządzenia w obudowie metalowej tak więc taki zapis powoduje ograniczenie konkurencji.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 172

Zamawiający akceptuje obudowę kasownika z tworzywa sztucznego spełniającego klasę odporności IP54 oraz wytrzymałości mechanicznej IK07.

PYTANIE NR 173

Załącznik Nr 9 do Tomu III SWZ; pkt. 11.1.7d. Wymagania systemu biletowego – kasowniki elektroniczne dla autobusu elektrycznego:

Treść: Czytnik w zakresie wystawiania mandatów oraz obsługi biletów opartych na kodach QR powinien być zintegrowany z systemem posiadanym przez Operatora pod nazwą Municom.premium autorstwa firmy PZI Taran Sp. z o.o. w Mielcu.

Pytanie: Czy Zamawiający jest w posiadaniu dokumentacji integracyjnej z systemem pod nazwą Municom.premium autorstwa firmy PZI Taran Sp. z o.o. w Mielcu. I przekaże ją bezpłatnie wykonawcy w celu dokonania integracji w opisanym powyżej zakresie (wystawiania mandatów oraz obsługi biletów opartych na kodach QR)?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 173

Zamawiający informuje, że Operator nie posiada dokumentacji integracyjnej z systemem pod nazwą Municom.premium autorstwa firmy PZI Taran Sp. z o.o. w Mielcu, w związku z tym nie ma możliwości ich przekazania wyłonionemu Wykonawcy. Wykonawca przedmiotową dokumentację może pozyskać samodzielnie na własny koszt od firmy PZI Taran Sp. z o.o. w Mielcu. W przypadku dostawy rozwiązania alternatywnego Zamawiający wymaga kompatybilności, tożsamyh form integracji i odpowiedniego poziomu współdziałania zaoferowanego produktu równoważnego z aktualnie funkcjonującym oprogramowaniem u Operatora.

PYTANIE NR 174

Dotyczy zał. 3 do tomu III SWZ pkt 5.1

- 1.1 Czy Zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie kabiny kierowcy typu zamkniętego przy zastosowaniu bardzo szerokich, przeszklonych drzwi kabiny kierowcy, całkowicie zabezpieczających kierowcę przed aktami agresji bez konieczności stosowania dodatkowego przeszklenia w kierunku do szyby czołowej, przy czym odległość przeszklenia do sufitu nie przekroczy 25 cm?
- 1.2 Czy w przypadku konieczności zastosowania przeszklenia dodatkowego w kierunku szyby przedniej Zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie kabiny kierowcy z przeszkleniem którego wysokość będzie dopasowana do zapewnienia widoczności kierowcy bez powstawania refleksów świetlnych podczas spoglądania w kierunku prawego lusterka pojazdu?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 174

Zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie kabiny kierowcy z przeszkleniem, którego wysokość będzie dopasowana do zapewnienia widoczności kierowcy bez powstawania refleksów świetlnych podczas spoglądania w kierunku prawego lusterka pojazdu.

PYTANIE NR 175

- 1.1 Czy Zamawiający dopuści zmianę kryteriów oceny ofert urealnając zasięgi dzienne i możliwości techniczne autobusów o każdej porze roku i w każdych warunkach temperaturowych, a do tego w bardzo długich okresach wymaganych gwarancji?
Gwarancja zasięgu (przebiegu) autobusu w warunkach jeleniogórskiej komunikacji miejskiej, o parametrach określonych w SWZ na pojedynczym ładowaniu to min. 300 km. Jest wynik praktycznie niemożliwy do osiągnięcia w bardzo niskich jak i bardzo wysokich temperaturach.
- 1.2 Wnioskujemy o urealnienie zasięgów autobusów zmniejszając zarówno limity dziennych przebiegów do np. min. 280 km bez konieczności ładowania pojazdów¹ w trakcie wykonywania zadań przewozowych.
- 1.3 Wnioskujemy o zmianę kryterium T4 poprzez zmniejszenie limitów dziennych przebiegów o ok. 20 km dla wszystkich wariantów ocenianych w tym punkcie zasięgów.

W konsekwencji wnioskujemy o zmniejszenie średnich rocznych przebiegów na autobusach do max. 65 000 km.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 175

Odpowiedź na to pytanie znajduje się w odpowiedzi na pytanie nr 84.

PYTANIE NR 176

Czy Zamawiający dopuści przesunięcie terminu składania ofert o minimum 14 dni?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 176

Odpowiedź na to pytanie znajduje się w odpowiedzi na pytanie nr 54.

PYTANIE NR 177

Wnosimy o doprecyzowanie lub zmianę sposobu oceny ofert dla kryterium Ekologia.

Uzasadnienie

W ppkt Ad 1.3). Aspekty środowiskowe (ekologia) – 10% Zamawiający może przyznać w ramach tego kryterium maksymalnie 10 pkt, zaś waga tego kryterium wynosi 10% ogólnej oceny liczona wg wzoru: $E = E.1 + E.2 + E.3$

Wg tak opisanego sposobu obliczania tego kryterium zliczone zostają gołe punkty bez uwzględnienia wagi tego kryterium.

Będąc w konsekwencji sposobu obliczania ofert w kryterium aspekty środowiskowe należałoby wyliczać wg

następującego wzoru: $E = (E.1 + E.2 + E.3) \times 10\%$, przy czym wówczas maksymalna liczba punktów w tym kryterium powinna wynosić 100 a nie 10 jak jest obecnie.

Proszę o jednoznaczną interpretację istniejących zapisów lub ich korektę.

ODPOWIEDZ NA PYTANIE NR 177

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 19 Tomu I SWZ kryterium oceny ofert Aspekty środowiskowe (ekologia) – 10% w następujący sposób:

„Ad 1.3). Aspekty środowiskowe (ekologia) – 10%

- Zamawiający może przyznać w ramach tego kryterium maksymalnie 10 pkt, zaś waga tego kryterium wynosi 10% ogólnej oceny.
- Zamawiający oceni ww. kryterium na podstawie tabeli pkt 4.3 Formularza oferty.
- Kryterium to obejmuje aspekty środowiskowe w kontekście zużycia energii, układu ogrzewania oraz sposobu ogrzewania przestrzeni pasażerskiej:

$$E = (E.1 + E.2 + E.3) \times 10\%$$
- Zamawiający w niniejszym kryterium przyzna ofercie Wykonawcy odpowiednią ilość punktów wynikającą z poniższego zestawienia:

Lp.	Nazwa kryterium	Maks. liczba pkt	Metodologia oceny kryterium	
E.1	Średnie zużycie energii na przejechanie 1 kilometra autobusem wg SORT-2 [kWh / km]*	50	> 1,00	0
			od 0,96 kWh/km do 1,00 kWh/km	10
			od 0,91 kWh/km do 0,95 kWh/km	20
			od 0,86 kWh/km do 0,90 kWh/km	30
			od 0,81 kWh/km do 0,85 kWh/km	40
			≤ 0,80 kWh/km	50
E.2	Układ ogrzewania	30	bez wykorzystania dodatkowego ciepła z układu chłodzenia silnika (silników) i magazynu energii (układ bez pomy ciepła)	0
			wykorzystujący dodatkowo ciepło z układu chłodzenia silnika (silników) i magazynu energii (układ z pompą ciepła)	30
E.3	Sposób ogrzewania przestrzeni pasażerskiej	20	układ wspomagany urządzeniem grzewczym na olej napędowy	0
			układ grzewczy zasilany tylko energią elektryczną	20

* - ocenie będzie podlegać jednostkowe zużycie energii oferowanego typu autobusu zmierzone w cyklu jazdy zgodnym z procedurą badawczą SORT opracowaną przez UITP w cyklu badawczym SORT-2. Wartość zużycia energii musi być potwierdzona stosownym dokumentem wydanym przez jednostkę badawczą, upoważnioną do przeprowadzania takich pomiarów, który Wykonawca jest zobowiązany dołączyć do oferty. Jeżeli zużycie energii zostało w dokumencie wyrażone w kWh /100 km, to wartość należy przeliczyć na kWh/km poprzez wykonanie matematycznego działania polegającego na podzieleniu przez 100. Uzyskane wyniki należy zaokrąglić do dwóch miejsc po przecinku stosując metodę polegającą na tym, że jeżeli trzecia cyfra po przecinku mieści się w przedziale od 0 do 4 zostaje pominięta, a jeżeli mieści się w przedziale od 5 do 9 to należy zaokrąglić drugą cyfrę w górę.

PYTANIE NR 178

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy wyposażone w trzy (3) kasowniki elektroniczne, umiejscowione po jednym przy każdych drzwiach?

ODPOWIEDZ NA PYTANIE NR 178

Zamawiający nie akceptuje możliwości zaoferowania autobusów wyposażonych w trzy (3) kasowniki elektroniczne, umiejscowione po jednym przy każdych drzwiach.

PYTANIE NR 179

Czy Zamawiający zaakceptuje w oferowanych autobusach rozwiązanie polegające na zastosowaniu poręczy jednostronnego działania, pozwalającej pasażerom przejście w kierunku przedziału pasażerskiego, natomiast blokującą przedostanie się pasażerów do strefy, w której mogliby ograniczyć widoczność kierowcy?

ODPOWIEDZ NA PYTANIE NR 179

Zamawiający dopuszcza zaoferowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy polegającego na zastosowaniu poręczy jednostronnego działania, pozwalającej pasażerom przejście w kierunku przedziału pasażerskiego, natomiast blokującą przedostanie się pasażerów do strefy, w której mogliby ograniczyć widoczność kierowcy.

PYTANIE NR 180

Czy Zamawiający dopuści stanowisko kierowcy w pełni wydzielone i oddzielone od przedziału pasażerskiego, wyposażone w zabudowaną, zamykaną kabinę, częściowo przeszkloną z wydzielonym wejściem dla kierowcy prawym skrzydłem pierwszych drzwi. Wykonana w sposób ograniczający do minimum wymianę powietrza pomiędzy kabiną, a przedziałem pasażerskim.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 180

Zamawiający nie dopuszcza zaoferowania w/w rozwiązania.

PYTANIE NR 181

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy z kabiną kierowcy wyposażoną w ładowarkę do urządzeń elektronicznych z podwójnym portem USB bez podświetlenia i zaślepki?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 181

Zamawiający dopuszcza zaoferowanie rozwiązania fabrycznego Wykonawcy, polegającego na zaoferowaniu autobusów z kabiną kierowcy wyposażoną w ładowarkę do urządzeń elektronicznych z podwójnym portem USB bez podświetlenia i zaślepki.

PYTANIE NR 182

Czy Zamawiający zaakceptuje zatraskową ramkę (antyrama aluminiowa) ekspozycyjną o wymiarach umożliwiających prezentację informacji w formacie A3 z możliwością łatwej wymiany materiałów umiejscowioną centralnie na tylnej ścianie kabiny?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 182

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 183

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy wyposażenie w 6 ramek przeznaczonych do informacji pasażerskiej zamontowanych w przestrzeni podsufitowej w formacie A4?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 183

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 184

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy wyposażone w ogumienie w rozmiarze 305/70 R22,5? Zastosowanie proponowanego rozmiaru opon gwarantują ich dłuższą eksploatację oraz niższe zużycie energii elektrycznej przez autobus.

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 184

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt. 13.1 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Autobus ma być wyposażony w ogumienie bezdętkowe 275/70 R22,5 lub 305/70 R 22,5 typu miejskiego o wzmocnionych bokach, klasy efektywności energetycznej min. E (Rozporządzenie (WE) Nr 1222/2009), zapewniające przebieg min. 150 tys. km”

PYTANIE NR 185

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy, w których zastosowano drzwi 2 oraz 3 wyposażone w rewers nie blokujący ich zamknięcia przy całkowitym napełnieniu pojazdu pasażerami, będące drzwiami odskokowo-przesuwными otwieranymi na zewnątrz autobusu?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 185

Zamawiający dopuszcza zaoferowanie autobusów z fabrycznym rozwiązaniem Wykonawcy, w którym zastosowano drzwi 2 oraz 3 wyposażone w rewers nieblokujący ich zamknięcia przy całkowitym napełnieniu pojazdu pasażerami, będące drzwiami odskokowo-przesuwными otwieranymi na zewnątrz autobusu.

PYTANIE NR 186

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy wyposażone w przyciski otwierania drzwi - przycisk w przestrzeni pasażerskiej (wewnątrz pojazdu) bez funkcji „pamięci“. W autobusach, które chcemy zaoferować otwarcie drzwi nastąpi niezwłocznie po naciśnięciu przycisku przez pasażera, w momencie gdy prowadzący aktywuje funkcję samodzielnego otwierania drzwi?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 186

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 187

Czy Zamawiający zaakceptuje przyciski otwierania drzwi - przycisk w przestrzeni pasażerskiej (wewnątrz pojazdu) w kolorze niebieskim?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 187

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 188

Zamawiający wymaga dwóch gniazd plug-in zlokalizowanych w przedniej części autobusu w jego bocznych ścianach, po prawej i lewej stronie.

Jako potencjalny Wykonawca pragniemy zaoferować autobusy wyposażone w gniazda plug-in do ładowania umiejscowione: jedno na tylnej ścianie autobusu, drugie w przedniej części autobusu z prawej strony w okolicy nadkola. Takie rozwiązanie daje użytkownikowi więcej możliwości ustawiania autobusów w celu ich ładowania. Parkowanie przodem jak i tyłem.

Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy, w których zastosowano ww. rozwiązanie?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 188

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 189

Czy Zamawiający dopuści aby gwarancja całopojazdowa oferowana zgodnie z kryterium T5 oceny ofert nie zawierała gwarancji na urządzenia dodatkowe wynikające z wyposażenia autobusów w systemy opisane w załącznikach nr 4-11 do Tomu III SWZ, przy zapewnieniu stałego okresu gwarancji dla ww. urządzeń na okres 36 miesięcy bez względu na oferowany okres gwarancji całopojazdowej autobusów?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 189

Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy Specyfikacji Warunków Zamówienia.

PYTANIE NR 190

Dokument: Załącznik Nr 9 do Tomu III SWZ; pkt. 13.1.7a. Wymagania systemu biletowego – kasowniki elektroniczne dla autobusu elektrycznego

Treść: Kasowniki muszą spełniać następujące wymagania funkcjonalne: obsługę biletów zapisanych na karcie Systemu Elektronicznego Biletu Autobusowego tj.: opłaty za bilet jednorazowy w systemie check-in (z rejestracją wejścia). Zakup biletu odbywa się poprzez wybranie na ekranie kasownikażądanego typu biletu, ustalenie liczby biletów, a następnie przyłożenie zbliżeniowej karty płatniczej do czytnika), rejestrowanie przejazdów w oparciu o bilety okresowe, rejestrowanie przejazdów w oparciu o bilety bezpłatne, obsługa tzw. „elektronicznej portmonetki”

Pytanie:

Czy kasownik ma sprzedawać bilety w trybie on-line tzn. płatności elektroniczne są realizowane wyłącznie poprzez autoryzacje online?

ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 190

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 13.1.7a Załącznika Nr 9 do Tomu III SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Kasowniki muszą spełniać następujące wymagania funkcjonalne:

- a) *obsługę biletów zapisanych na karcie Systemu Elektronicznego Biletu Autobusowego tj.:*
- *opłaty za bilet jednorazowy w systemie check-in / check-out (z rejestracją wejścia oraz wyjścia). Musi zapewnić pobieranie pełnej opłaty za bilet jednorazowy z e-karty przy wsiadaniu, po wybraniu ulgi i ewentualnie taryfy, zwrot nadpłaty przy wysiadaniu (bez użycia przycisków), rejestrację rodzaju biletu (jednorazowy, okresowy, czasowy),*
 - *rejestrowanie przejazdów w oparciu o bilety okresowe,*
 - *rejestrowanie przejazdów w oparciu o bilety bezpłatne,*
 - *obsługa tzw. „elektronicznej portmonetki” - kasownik autoryzuje transakcję internetową – dokonuje przeniesienia środków na e-kartę po doładowaniu środków przez Internet (strona www).”*

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że funkcjonalność kasownika polegająca na obsłudze biletów działających w oparciu o kartę płatniczą (kasownik wyposażony w certyfikowany terminal umożliwiający obsługę kart płatniczych), o czym mowa w pkt 13.1.7b Załącznika Nr 9 do Tomu III SWZ winna być realizowana jako transakcje typu Known Fare Transaction czyli ze znaną kwotą za przejazd przed jego rozpoczęciem, realizowane w trybie „retail” – nie w trybie odroczonej autoryzacji.

Zamawiający informuje, że pytania i odpowiedzi na nie oraz powyższe zmiany stają się integralną częścią specyfikacji warunków zamówienia i będą wiążące przy składaniu ofert. Pozostałe warunki nie ulegają zmianie.

Anna Tokarczyk

Z-ca Przewodniczącego komisji przetargowej