

Gmina Nysa

Urząd Miejski w Nysie - ul. Kolejowa 15, 48-300 Nysa

BZP.271.20.2025

Nysa, dnia 24 lipca 2025r.

**Strona internetowa prowadzonego
postępowania**

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie podstawowym bez negocjacji pn.: „Zrównoważona mobilność miejska na obszarze Subregionu Południowego : - zakup zeroemisyjnych autobusów elektrycznych wraz z wyposażeniem oraz dostawa i montaż 2 szt. dwustanowiskowych stacji ładowania autobusów elektrycznych”

WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ (3)

Zgodnie art. 135 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Pzp.), Zamawiający udziela wyjaśnień na zapytania dotyczące treści Specyfikacji warunków zamówienia (SWZ) dla przedmiotowego postępowania.

Pytanie 1

Dotyczy: Rozdział 5, punkt 1, podpunkt 2 SWZ

Zamawiający wskazał w SWZ: „Zamawiający żąda... dokumentu świadczącego o spełnieniu warunków homologacji regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego”.

W związku z powyższym, zwracamy się z uprzejmą prośbą o potwierdzenie, czy Zamawiający dopuszcza złożenie dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań określonych w Regulaminie nr 29 EKG ONZ, sporządzonego przez niezależną jednostkę badawczą, jako wystarczającego do uznania spełnienia wymagań określonych w SWZ. Jednocześnie prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga przedstawienia dokumentu homologacji pojazdu zgodnie z Regulaminem nr 29 EKG ONZ.

Uzasadnienie: Pojazdy oferowane przez Wykonawcę spełniają technicznie wymagania Regulaminu nr 29 EKG ONZ. Jednak z uwagi na fakultatywny charakter jego stosowania w odniesieniu do autobusów miejskich, pojazdy te nie posiadają formalnej homologacji w tym zakresie. Mając na uwadze powyższe, wnosimy o dopuszczenie dokumentów potwierdzających spełnienie wymagań Regulaminu nr 29 EKG ONZ bez konieczności przedkładania dokumentu homologacji.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza dokumentu wystawionego przez jednostkę nie upoważnioną do wykonywania badań homologacyjnych.

Potwierdzenie spełnienia wymogów stanowi dołączenie wyciągu z polskiego świadectwa homologacji lub europejskiego świadectwa homologacji pojazdu wykonanego zgodnie z Regulaminem nr 29 EKG ONZ

Pytanie 2

Dotyczy: Rozdział 15 SWZ

W Rozdziale 15 SWZ, w punkcie 11 wskazano: „Ustala się termin składania ofert na dzień 24 lipca 2025 r., godzina 12:00.”

Mając na uwadze złożoność postępowania oraz konieczność należytego przygotowania oferty, uprzejmie wnosimy o wydłużenie terminu składania ofert o 4 tygodnie, tj. do dnia 21 sierpnia 2025 r.. Dodatkowy czas

umożliwi rzetelne opracowanie dokumentacji przetargowej, w tym pozyskanie wymaganych zaświadczeń oraz doprecyzowanie kwestii technicznych i formalnych, co przełoży się na jakość i kompletność składanych ofert.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu składania ofert o 4 tygodnie, tj. do dnia 21 sierpnia 2025 r.

Pytanie 3

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 3

Zamawiający wskazał: „Całkowita liczba miejsc ogółem, nie mniej niż 73 z miejscem dla kierowcy, w tym min. 23 miejsca siedzące.”

W związku z powyższym uprzejmie prosimy o dopuszczenie pojazdu o minimalnej całkowitej liczbie miejsc wynoszącej 68, z zachowaniem wymaganego minimum 23 miejsc siedzących.

Uzasadnienie: Oferowany pojazd wyposażony jest w układ napędowy oparty na nowoczesnej baterii trakcyjnej o wysokiej pojemności, co znacząco zwiększa masę własną pojazdu. W celu zachowania dopuszczalnej masy całkowitej, konieczne jest ograniczenie liczby miejsc ogółem do 68. Jednocześnie pojazd nadal spełnia wymagania funkcjonalne i zapewnia odpowiedni komfort oraz pojemność pasażerską.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na dopuszczenie pojazdu o minimalnej całkowitej liczbie miejsc wynoszącej 68, z zachowaniem wymaganego minimum 23 miejsc siedzących.

Pytanie 4

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 6, podpunkt 3

Zamawiający wskazał, że: „Deklarowana użytkowa pojemność energetyczna baterii trakcyjnych: min. 400 kWh (za użytkową pojemność uważa się pojemność energetyczną całkowicie dostępną dla użytkownika), pozwalająca na uzyskanie zasięgu na jednym ładowaniu nie mniejszego niż 300 km. Zamawiający do celów obliczeniowych przyjmuje, że wartość użytkowej pojemności energetycznej będzie wynosić nie więcej niż 70% wartości pojemności nominalnej baterii trakcyjnych.”

W związku z powyższym, uprzejmie prosimy o potwierdzenie, że minimalna wymagana pojemność nominalna baterii trakcyjnych wynosi 572 kWh, co wynika z założenia, że 70% tej wartości stanowi użytkową pojemność na poziomie 400 kWh ($400 \text{ kWh} \div 0,70 = 571,43 \text{ kWh}$, zaokrąglając – 572 kWh).

Prosimy również o potwierdzenie, że wartość 572 kWh stanowi dolną granicę dopuszczalną przy ocenie zgodności z wymaganiami SWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga min 400 kWh pojemności użytkowej baterii trakcyjnych. Dla celów obliczeniowych przyjmuje, że dla baterii 400 kWh faktyczna wartość pojemności użytkowej stanowi 70% pojemności nominalnej. Aby uzyskać pojemność użytkową min. 400 kWh, nominalna pojemność winna wynieść min. 572 kWh.

Pytanie 5

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 6, podpunkt 4

Zamawiający wskazał: „Wykonawca zapewni możliwość weryfikacji pojemności baterii trakcyjnych.”

Uprzejmie prosimy o doprecyzowanie, czy Zamawiający dopuszcza przeprowadzenie weryfikacji pojemności baterii trakcyjnych przy użyciu programu diagnostycznego producenta pojazdu, umożliwiającego odczyt parametrów technicznych, w tym deklarowanej pojemności użytkowej.

Tego rodzaju rozwiązanie jest powszechnie stosowane w praktyce serwisowej i umożliwia szybki, bezinwazyjny oraz rzetelny odczyt parametrów baterii, zgodnie z dokumentacją producenta.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza przeprowadzenie weryfikacji pojemności baterii trakcyjnych przy użyciu programu diagnostycznego producenta pojazdu, umożliwiającego odczyt parametrów technicznych, w tym deklarowanej pojemności użytkowej. Przy zaproponowaniu takiego rozwiązania wykonawca zobowiązany jest zapewnić bezpłatne korzystanie przez zamawiającego z oprogramowania diagnostycznego przez cały okres użytkowania pojazdu.

Pytanie 6

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 9, podpunkt 4

Zamawiający wskazał konieczność udostępnienia informacji o: „Średnim zużyciu energii elektrycznej [kWh/100 km] w dniu eksploatacji”.

W związku z powyższym, uprzejmie prosimy o dopuszczenie możliwości prezentacji danych dotyczących średniego zużycia energii elektrycznej za pośrednictwem systemu telematycznego dostępnego online, w miejsce wskazania tej informacji na desce rozdzielczej pojazdu.

Oferowane rozwiązanie zapewnia bieżący dostęp do dokładnych danych eksploatacyjnych, umożliwia archiwizację i analizę zużycia energii w czasie rzeczywistym oraz spełnia funkcjonalność przewidzianą w wymaganiach SWZ, przy jednoczesnym zwiększeniu przejrzystości i wygody monitorowania parametrów pracy pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na rezygnację z wymogu prezentacji danych dotyczących średniego zużycia energii elektrycznej na desce rozdzielczej autobusu. Jest to istotna informacja dla kierowcy pozwalająca na podjęcie właściwej decyzji w trakcie realizacji zadania przewozowego w zależności od sytuacji.

Pytanie 7

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 9, podpunkt 5

Zamawiający wskazał konieczność zapewnienia: „Sygnału o włączeniu/wyłączeniu i prawidłowym działaniu urządzeń zainstalowanych w pojeździe, np. wymiennik ciepła, itp.; sygnału alarmowego o zagrożeniu pożarowym, w tym baterii trakcyjnej.”

Uprzejmie prosimy o dopuszczenie przekazywania informacji o awarii danego urządzenia w miejsce sygnału o jego prawidłowym działaniu. Oferowane przez nas rozwiązanie pozwala na wykrycie usterek oraz zagrożeń i natychmiastowe zgłoszenie ich użytkownikowi, co w pełni realizuje cel funkcjonalny wymagania Zamawiającego w zakresie monitorowania stanu urządzeń.

W naszej ocenie zapewnienie sygnału o awarii (czyli odstępstwie od stanu prawidłowego) jest rozwiązaniem równoważnym pod względem funkcjonalnym i przyjętym w nowoczesnych systemach zarządzania pojazdem.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody i nie dopuszcza jako zastosowanie rozwiązania równoważnego systemu informującego wyłącznie o wystąpieniu awarii, zamiast sygnału o włączeniu/ wyłączeniu i prawidłowym działaniu urządzeń zainstalowanych w autobusie.

Pytanie 8

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkty 7 i 8

W odniesieniu do punktu 7 („liczba zrealizowanych cykli ładowania”) oraz punktu 8 („SOH – stan żywotności baterii, szacowany zasięg, zużycie średnie, zużycie chwilowe”) uprzejmie wnosimy o:

1. Rezygnację z obowiązku prezentowania liczby zrealizowanych cykli ładowania,
 2. Dopuszczenie udostępnienia informacji o stanie żywotności baterii (SOH) za pośrednictwem systemu telematycznego dostępnego online – w miejsce wymogu prezentacji tej wartości bezpośrednio w pojeździe.
- Uzasadnienie: Współczesne systemy zarządzania bateriami trakcyjnymi (BMS) nie traktują już liczby cykli ładowania jako miarodajnego wskaźnika stanu technicznego baterii. Jedynym obiektywnym i aktualnym parametrem określającym żywotność ogniwa jest SOH (State of Health). Parametr ten może być odczytywany zdalnie (przez system telematyczny) lub lokalnie przy użyciu oprogramowania diagnostycznego producenta, co zapewnia jego wiarygodność oraz dostępność bez potrzeby ingerencji w strukturę pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na prezentację informacji o stanie żywotności baterii (SOH) i liczby cykli ładowania za pośrednictwem systemu telematycznego dostępnego online, przy założeniu umożliwienia Zamawiającemu bezpłatnego dostępu do systemu przez cały okres eksploatacji autobusów.

Pytanie 9

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 15, podpunkt 2

Zamawiający wskazał: „Poszycie zewnętrzne (ściana przednia, tylna, ściany boczne, dach) ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej, lub aluminium, w elementach ściany bocznej, przedniej i tylnej dopuszcza się elementy z tworzywa sztucznego lub elementów ze szkła hartowanego lub bezpiecznego.”

W związku z powyższym uprzejmie wnosimy o dopuszczenie możliwości wykonania całego poszycia zewnętrznego (ściany boczne, przednia, tylna, dach) z wysokowytrzymałych tworzyw sztucznych, stosowanych powszechnie w nowoczesnych konstrukcjach autobusów.

Uzasadnienie: Tworzywa sztuczne nowej generacji, stosowane w przemyśle autobusowym, charakteryzują się wysoką odpornością mechaniczną, trwałością, a także odpornością na korozję i działanie czynników atmosferycznych. Ich zastosowanie pozwala również na zmniejszenie masy pojazdu, co ma korzystny wpływ na zużycie energii oraz zasięg autobusu elektrycznego.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza taką konstrukcję jako równoważną funkcjonalnie i jakościowo względem stali nierdzewnej lub aluminium.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody. Stal nierdzewna i aluminium charakteryzuje się większą trwałością i odpornością na niekorzystne warunki atmosferyczne. Ponadto zarówno stal nierdzewna, aluminium, jak i plastik mogą być poddawane recyklingowi, jednak stal nierdzewna i aluminium jest bardziej przyjazne dla środowiska, ponieważ proces recyklingu tych materiałów zużywa mniej energii i nie generuje szkodliwych mikrocząsteczek.

Pytanie 10

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 15, podpunkt 5

Zamawiający wskazał: „Nadkola wykonane ze stali nierdzewnej.”

Wnosimy o dopuszczenie wykonania nadkoli ze stali konstrukcyjnej, pod warunkiem zastosowania skutecznego zabezpieczenia antykorozyjnego zgodnego z technologią KTL (katodowe lakierowanie zanurzeniowe).

Uzasadnienie: Stosowanie stali konstrukcyjnej z odpowiednią ochroną antykorozyjną w technologii KTL zapewnia trwałość i wytrzymałość nadkoli przy jednoczesnym ograniczeniu kosztów eksploatacji pojazdu, bez uszczerbku dla jakości i funkcjonalności, ale przede wszystkim eliminuje ryzyko wystąpienia korozji galwanicznej.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza autobusów, w których nadkola są wykonane ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kateforezy. Kateforeza jest procesem, który zapewnia ochronę antykorozyjną, ale nie tak trwałą i skuteczną jak naturalna odporność stali nierdzewnej. Zamawiający nie modyfikuje zapisów SWZ w tym zakresie.

Pytanie 11

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 19, podpunkt 1

Zamawiający wskazał: „Reflektory z lampami halogenowymi. Światła do jazdy dziennej wykonane w technologii LED, światło cofania zintegrowane z sygnałem dźwiękowym cofania uruchamianym po włączeniu biegu wstecznego.”

W związku z powyższym uprzejmie wnosimy o dopuszczenie zastosowania reflektorów wykonanych w całości w technologii LED, zarówno dla światel mijania, drogowych, jak i światel do jazdy dziennej oraz światel cofania.

Uzasadnienie: Technologia LED charakteryzuje się wyższą efektywnością energetyczną, dłuższą żywotnością oraz lepszym parametrem oświetlenia w porównaniu z tradycyjnymi lampami halogenowymi, co jest szczególnie istotne w pojazdach elektrycznych. Ponadto zastosowanie reflektorów LED przyczynia się do obniżenia zużycia energii pojazdu i zwiększenia jego bezpieczeństwa.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę i dopuszcza zastosowania reflektorów wykonanych w całości w technologii LED, zarówno dla światel mijania, drogowych, jak i światel do jazdy dziennej oraz światel cofania.

Pytanie 12

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 20, podpunkt 2

Zamawiający wskazał: „Oświetlenie strefy każdych drzwi poprzez lampy diodowe LED lub inne wykonane w technologii energooszczędnej, uruchamiane automatycznie podczas otwierania drzwi, umieszczone nad II i III drzwiami na zewnątrz na ścianie bocznej.”

W związku z powyższym uprzejmie wnosimy o dopuszczenie zastosowania oświetlenia strefy przed drzwiami w formie świetlnych listew umieszczonych w progach pojazdu, zamiast oświetlenia umieszczonego nad drzwiami.

Uzasadnienie: Listwy świetlne w progach zapewniają równomierne, funkcjonalne i bezpieczne oświetlenie strefy wchodzenia i wychodzenia z pojazdu. Rozwiązanie to jest powszechnie stosowane w nowoczesnych pojazdach i spełnia wymagania dotyczące energooszczędności i automatycznego uruchamiania oświetlenia.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowania oświetlenia strefy przed drzwiami w formie świetlnych listew umieszczonych w progach pojazdu, zamiast oświetlenia umieszczonego nad drzwiami.

Pytanie 13

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 20, podpunkt 3

Zamawiający wskazał: „Pierwsza lampa przy pierwszych drzwiach (nad pomostem wejściowym) włączana oddzielnie.”

Ze względu na wymogi homologacyjne uprzejmie wnosimy o dopuszczenie automatycznego zapalania się tej lampy, pod warunkiem, że będzie ona zamontowana w sposób zapobiegający oślepieniu kierowcy.

Uzasadnienie: Automatyczne włączanie oświetlenia przy pierwszych drzwiach podnosi bezpieczeństwo pasażerów i poprawia funkcjonalność pojazdu, natomiast właściwe usytuowanie lampy zapewni komfort pracy kierowcy oraz spełnienie wymogów homologacyjnych.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza automatyczne zapalanie się pierwszej lampy przy pierwszych drzwiach (nad pomostem wejściowym) pod warunkiem, że będzie ona zamontowana w sposób zapobiegający oślepieniu kierowcy.

Pytanie 14

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 21, podpunkt 2

Zamawiający wskazał: „Fotel kierowcy pneumatycznie amortyzowany, z regulacją wysokości i odległości od kierownicy, wyposażony w funkcję pneumatycznego dopasowania do kształtu pleców.”

Uprzejmie prosimy o potwierdzenie, że regulacja odcinka lędźwiowego fotela, również w formie mechanicznej, spełnia wymagania Zamawiającego dotyczące funkcji dopasowania do kształtu pleców.

Jednocześnie wnosimy o dopuszczenie możliwości zastosowania regulacji mechanicznej odcinka lędźwiowego fotela.

Uzasadnienie: Regulacja mechaniczna lędźwiowa, powszechnie stosowana w fotelach kierowców, zapewnia komfort i ergonomię, a jej zastosowanie może uprościć konstrukcję i obniżyć koszty bez pogorszenia jakości.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza regulację odcinka lędźwiowego fotela, również w formie mechanicznej.

Pytanie 15

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 21, podpunkt 3

Zamawiający wskazał: „Szyba przednia cała lub dzielona, oddzielna osłona przedniej tablicy kierunkowej ogrzewana elektrycznie lub wentylowana. Szyba boczna po lewej stronie kierowcy podgrzewana elektrycznie lub nadmuchem ciepłego powietrza. Dodatkowa nagrzewnica w kabinie kierowcy. Schowek na rzeczy osobiste, uchwyt na napoje.”

Uprzejmie wnosimy o dopuszczenie stosowania mat grzewczych emitujących ciepło jako rozwiązania równoważnego wobec wymaganej dodatkowej nagrzewnicy w kabinie kierowcy.

Uzasadnienie: Maty grzewcze emitujące ciepło zapewniają efektywne i szybkie ogrzewanie kabiny kierowcy przy niższym zużyciu energii oraz kompaktowej konstrukcji, co może być korzystne szczególnie w pojazdach elektrycznych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza stosowania mat grzewczych emitujących ciepło jako rozwiązania równoważnego wobec wymaganej dodatkowej nagrzewnicy w kabinie kierowcy. Maty grzejne nie nagrzewają kabiny kierowcy równie szybko jak dodatkowa nagrzewnica.

Pytanie 16

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 21, podpunkt 6

Zamawiający wskazał: „Okna w przestrzeni pasażerskiej z blokadą otwarcia przy włączonej klimatyzacji.”

W związku z powyższym uprzejmie wnosimy o dopuszczenie możliwości blokady okien mechanicznej, realizowanej przez kierowcę, jako alternatywnego rozwiązania spełniającego wymóg zabezpieczenia okien.

Uzasadnienie: Mechaniczna blokada otwarcia okien przez kierowcę jest rozwiązaniem prostym i skutecznym, stosowanym powszechnie w pojazdach komunikacji miejskiej, zapewniającym kontrolę nad otwarciem okien, zwłaszcza w sytuacji uruchomionej klimatyzacji.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę i dopuszcza możliwość mechanicznej blokady okien, realizowanej przez kierowcę, jako alternatywnego rozwiązania spełniającego wymóg zabezpieczenia okien.

Pytanie 17

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 21, podpunkt 7

Zamawiający wskazał: „Autobus musi posiadać co najmniej 1 otwór dachowy sterowany elektrycznie ze stanowiska kierowcy oraz min. 2 wentylatory nawiewowo-wyciągowe.”

W związku z faktem, że baterie trakcyjne są zamontowane na dachu pojazdu, uprzejmie wnosimy o rezygnację z wymogu posiadania otworu dachowego sterowanego elektrycznie ze stanowiska kierowcy.

Uzasadnienie: Obecność baterii trakcyjnych na dachu uniemożliwia montaż otworu dachowego w wymaganej lokalizacji, co jest powszechnym rozwiązaniem w nowoczesnych autobusach elektrycznych. Rezygnacja z tego wymogu nie wpłynie negatywnie na wentylację pojazdu, która może być zapewniona przez inne systemy wentylacyjne i klimatyzacyjne.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody. Otwór dachowy sterowany przez kierowcę jest urządzeniem za pomocą którego kierowca może obniżyć temperaturę wewnątrz pojazdu w przypadku awarii klimatyzacji. Zamawiający nie modyfikuje zapisów SWZ w tym zakresie.

Pytanie 18

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 21, podpunkt 9

Zamawiający wskazał: „Fotele pasażerskie wykonane z tworzywa sztucznego (tzw. siedzenia tworzywowe, wandaloodporne) z możliwością łatwego zmywania, demontażu i montażu. Kolorystyka siedzeń do uzgodnienia z zamawiającym po podpisaniu umowy.”

Uprzejmie prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga obicia tapicerskiego foteli pasażerskich, oraz o akceptację możliwości wyboru koloru siedzeń z istniejącej palety kolorystycznej producenta.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga obicia tapicerskiego siedzeń. Kolorystyka siedzeń zostanie uzgodniona z wykonawcą po podpisaniu umowy.

Pytanie 19

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 22, podpunkt 4

Zamawiający wskazał: „Przycisk dla niepełnosprawnych umieszczony na zewnątrz autobusu przy II drzwiach po lewej stronie lub na drzwiach, sygnalizujący kierowcy gotowość wejścia do autobusu przez osobę na wózku inwalidzkim.”

Uprzejmie wnosimy o dopuszczenie możliwości montażu przycisku po prawej stronie drzwi, przed nimi, w takim miejscu, aby maksymalnie ułatwić dostęp do pojazdu osobom niepełnosprawnym.

Uzasadnienie: Proponowane umiejscowienie przycisku pozwala na łatwiejszy i bardziej ergonomiczny dostęp dla osób na wózkach inwalidzkich, co jest kluczowe dla komfortu i bezpieczeństwa użytkowników.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę i modyfikuje zapis Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 22, podpunkt 4 który otrzymuje brzmienie: „Przycisk dla niepełnosprawnych umieszczony na zewnątrz autobusu przy II drzwiach po lewej lub prawej stronie lub na drzwiach, sygnalizujący kierowcy gotowość wejścia do autobusu przez osobę na wózku inwalidzkim.”

Pytanie 20

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – Tabela parametrów technicznych, punkt 29, podpunkt 2 Zamawiający wskazał: „Koło zapasowe.”

Uprzejmie prosimy o potwierdzenie, że koło zapasowe ma być dostarczone wraz z autobusem, jednak jako element oddzielny, a nie wchodzący w skład wyposażenia pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość dostarczenia koła zapasowego jako elementu oddzielnego wyposażenia pojazdu.

Pytanie 21

Dotyczy: Załącznik nr 1 do SWZ – punkt 1.8

Zamawiający wskazał: „Do każdej dostawy autobusów Wykonawca dołączy dokumentację techniczną dotyczącą obsługi i naprawy autobusów – 2 komplety w wersji papierowej oraz w wersji elektronicznej. W przypadku, gdy dokumentacja techniczna autobusu będzie aktualizowana w formie elektronicznej on-line, Wykonawca musi zapewnić Zamawiającemu pełny do niej bezpłatny dostęp przez okres co najmniej 3 lat.”

Wnosimy o dopuszczenie możliwości dostarczenia wyłącznie licencji na korzystanie z dokumentacji technicznej w wersji elektronicznej online, bez obowiązku dostarczania kopii papierowych.

Uzasadnienie: Dokumentacja elektroniczna online zapewnia aktualność oraz łatwy dostęp do najnowszych informacji bez potrzeby drukowania i przechowywania wersji papierowej, co jest korzystne zarówno dla Zamawiającego, jak i Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody. Dokumentacja w wersji papierowej jest niezbędna zarówno dla mechaników jak i kierowców szczególnie w początkowym okresie eksploatacji pojazdów. Zamawiający nie modyfikuje zapisów SWZ w tym zakresie.

Pytanie 22

Dotyczy: Wzór umowy – §3, punkt 3

Zamawiający wskazał: „Wykonawca wraz z pierwszą dostawą autobusu obowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu wszelką dokumentację określoną w SWZ, w tym w szczególności m.in.: wyciąg z polskiego świadectwa homologacji pojazdu...”

Uprzejmie prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje zamiast wyciągu z polskiego świadectwa homologacji, europejskie świadectwo homologacji (lub jego wyciąg), jeżeli będzie to dokument dostępny dla oferowanego pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że zaakceptuje zamiast wyciągu z polskiego świadectwa homologacji, europejskie świadectwo homologacji (lub jego wyciąg), jeżeli będzie to dokument dostępny dla oferowanego pojazdu

Pytanie 23

Dotyczy: Wzór umowy – §3, punkt 4

Zamawiający wskazał: „Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia przy pierwszej dostawie autobusu pełnego kompletu szczegółowej dokumentacji technicznej oferowanych autobusów (wersja książkowa i elektroniczna z prawem powielenia w niezbędnej dla Zamawiającego ilości kopii, wyłącznie do użytku Zamawiającego lub podmiotu użytkującego zakupione pojazdy).”

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza dostarczenie dokumentacji technicznej wyłącznie w wersji elektronicznej, bez obowiązku dostarczania wersji papierowej (książkowej).

Uzasadnienie: Dokumentacja elektroniczna jest aktualna, wygodna w użytkowaniu oraz umożliwia szybki dostęp i powielanie w razie potrzeby.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody. Dokumentacja w wersji papierowej jest niezbędna zarówno dla mechaników jak i kierowców szczególnie w początkowym okresie eksploatacji pojazdów. Zamawiający nie modyfikuje zapisów SWZ w tym zakresie.

Pytanie 24

Dotyczy: Protokół przekazania – załącznik do wzoru umowy, punkt 3 Zamawiający wskazał: „Książka przeglądów” jako jeden z elementów protokołu przekazania.

Wnosimy o usunięcie punktu dotyczącego „Książki przeglądów” z protokołu przekazania, ponieważ posiadamy wyłącznie dokumentację elektroniczną w tym zakresie.

Odpowiedź:

Zamawiający nie określił w SWZ nośnika na którym ma być przekazana „Książka przeglądów”. Dopuszczalna jest zarówno wersja papierowa jak i elektroniczna.

Pytanie 25

W oferowanych autobusach, w celu zapewnienia najwyższej dyspozycyjności i maksymalnej żywotności baterii trakcyjnych, stosowany jest system zdalnego monitoringu baterii. Dane diagnostyczne oraz eksploatacyjne baterii trakcyjnych są przesyłane na serwery zarządzane przez Wykonawcę, na jego koszt, gdzie są okresowo analizowane. Taka analiza umożliwia wczesne wykrycie potencjalnych problemów oraz ich eliminację we współpracy i za zgodą Zamawiającego, co zapobiega przedwczesnemu zużyciu baterii i awariom.

Rozwiązanie to pozwala zmniejszyć ryzyko usterek baterii, zwiększając dyspozycyjność pojazdów, a jednocześnie umożliwia przygotowanie oferty o korzystniejszych warunkach cenowych. Dane te będą chronione przed dostępem osób nieuprawnionych zgodnie z obowiązującymi standardami bezpieczeństwa i analizowane wyłącznie przez upoważnionych pracowników Wykonawcy.

Czy Zamawiający potwierdza przyjęcie powyższego rozwiązania do wiadomości oraz wyraża zgodę na zastosowanie zdalnego monitoringu baterii trakcyjnych w opisanym zakresie?

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie zdalnego monitoringu baterii trakcyjnych w opisanym zakresie. Zastosowanie proponowanego rozwiązania nie może wykluczać innych wymogów SWZ.

Przedmiotowe wyjaśnienia treści SWZ, stanowią integralną jej część, są wiążące dla wszystkich Wykonawców i należy ją uwzględnić przy sporządzaniu i składaniu ofert.

Zatwierdził:
Z up. BURMISTRZA
Piotr Bobak
SEKRETARZ MIASTA