

## ZMIANA TREŚCI SWZ

Dotyczy postępowania pod nazwą **EKOLOGICZNIE I KOMFORTOWO - ZMIENIAMY TRANSPORT MIEJSKI W PRZEMYSŁU – ETAP 1.**

1. Zamawiający działając na podstawie art. 137 ust 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2022 r., poz. 1710 z późn. zm.) zwanej dalej ustawą Pzp, modyfikuje treść Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) poprzez wprowadzenie następujących zmian:
  - 1) w **Rozdziale XXV – „SPOSÓB ORAZ TERMIN SKŁADANIA OFERT” ust. 2** otrzymuje brzmienie:

„2. Ofertę wraz z wymaganymi załącznikami należy złożyć w terminie do **21.11.2022 r.**, do godz. 09:00.”.
  - 2) w **Rozdziale XXVI – „TERMIN OTWARCIA OFERT” ust. 1** otrzymuje brzmienie:

„1. Otwarcie ofert nastąpi w dniu **21.11.2022 r.**, o godzinie 09:05.”;
  - 3) w **Rozdziale XXVII – „TERMIN ZWIĄZANIA OFERTĄ” ust. 1** otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonawca jest związany ofertą od dnia upływu terminu składania ofert do **18.02.2023 r.**”
  - 4) w **Załączniku Nr 2 do SWZ - PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY:**
    - **ZADANIE 1 w § 4 ust. 8** otrzymuje brzmienie:

„8. Bieg terminu gwarancji oraz rękojmi rozpoczyna się od pierwszego dnia po pierwszej rejestracji autobusu przez Zamawiającego, jednak nie później niż 3 miesiące od daty podpisania protokołu odbioru przez Zamawiającego. W okresie od dnia podpisania protokołu odbioru do dnia pierwszej rejestracji autobusu Zamawiający zobowiązuje się nie eksploatować dostarczonych autobusów oraz dokona odpowiedniego zabezpieczenia pojazdów do czasu ich zarejestrowania.”
    - **ZADANIE 2 w § 4 ust. 7** otrzymuje brzmienie:

„7. Bieg terminu gwarancji oraz rękojmi rozpoczyna się od pierwszego dnia po pierwszej rejestracji autobusu przez Zamawiającego, jednak nie później niż 3 miesiące od daty podpisania protokołu odbioru przez Zamawiającego. W okresie od dnia podpisania protokołu odbioru do dnia pierwszej rejestracji autobusu Zamawiający zobowiązuje się nie eksploatować dostarczonych autobusów oraz dokona odpowiedniego zabezpieczenia pojazdów do czasu ich zarejestrowania.”
    - **ZADANIE 1 w § 4 ust. 46** otrzymuje brzmienie:

„46. Za wady masowe uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z winy producenta, które wystąpiły w co najmniej 3 autobusach w odstępie do 6 miesięcy od pierwszego wystąpienia, w okresie:”
    - **ZADANIE 2 w § 4 ust. 20.1** otrzymuje brzmienie:

„20.1. Za wady masowe uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z winy producenta, które wystąpiły w co najmniej 2 autobusach w odstępie do 6 miesięcy od pierwszego wystąpienia, w okresie:”
    - **ZADANIE 1 w § 9 skreśla się ust. 10,**
    - **ZADANIE 1 w § 4 ust. 39** otrzymuje brzmienie:

- „39. Wykonawca zobowiązany jest do odpłatnego usunięcia wad oraz rozwiązywania wszystkich problemów technicznych powstałych w trakcie eksploatacji dostarczonych autobusów po okresie gwarancji. Minimalny czas zapewnienia takiego serwisu wynosi 15 lat (180 miesięcy) od podpisania protokołu odbioru ostatniego elementu objętego niniejszym zamówieniem.”
- **ZADANIE 2, w § 4, ust. 19, pkt 15 otrzymuje brzmienie:**  
 „19.15. Wykonawca zobowiązany jest do odpłatnego usunięcia wad oraz rozwiązywania wszystkich problemów technicznych powstałych w trakcie eksploatacji dostarczonych autobusów po okresie gwarancji. Minimalny czas zapewnienia takiego serwisu wynosi 15 lat (180 miesięcy) od podpisania protokołu odbioru ostatniego elementu objętego niniejszym zamówieniem.”
  - **ZADANIE 2, w § 5, ust. 1, otrzymuje brzmienie:**  
 „1. Okres rękojmi na przedmiot umowy ustala się na okres równy gwarancji całopojazdowej określonej w § 4 ust. 1, ale nie krótszy niż 60 miesięcy od terminu określonego w § 4 ust. 7.”
- 5) **w Załączniku Nr 5 – SOPZ:**
- a) **w Załączniku nr 1A:**
    - **w Rozdziale III pkt 3., lit. c) otrzymuje brzmienie:**  
 „c) dokumentacja techniczna, wymieniona w Rozdziale III pkt. 2, z wyjątkiem pkt 2., lit. a) i b), musi być dostarczona nie później niż 1 tydzień przed dostawą autobusów. Dokumentacja musi być dostarczona w postaci elektronicznej (na nośniku elektronicznym w liczbie 2 szt. lub dostępu w postaci 2 jednoczesnych licencji dostępowych do serwisu internetowego czynnego on-line 24/7 producenta autobusu przez cały okres eksploatacji autobusu (z dostępem wielokrotnym, niczym nieograniczonym), chronionego loginem i hasłem),”
    - **w Rozdziale III, pkt 6., lit. a) otrzymuje brzmienie:**  
 „a) dostęp do zgłoszeń poprzez przeglądarkę internetową lub aplikację kliencką na komputerze użytkownika,”
    - **w Rozdziale I, pkt 20.10 otrzymuje brzmienie:**  
 „20.10. Akumulatory do zasilania urządzeń pokładowych (elektroniki wyposażenia) autobusu. Układ zasilania musi zapewnić działanie tablic informacji pasażerskiej wraz z ich sterownikiem (autokomputerem sterującym ich pracą) – po wyłączeniu stacyjki – jeszcze przez 15-30 min. (do ustalenia na etapie realizacji umowy). Instalacja elektryczna autobusu wyposażona w wyłącznik SIP, którym będzie załączana elektronika niezależnie od stacyjki, czyli autokomputer, kasowniki, moduł łączności pokładowej autobusu. Reszta elektroniki jak: monitoring i tablice wewnętrzne i zewnętrzne uruchamiać się będą po uruchomieniu stacyjki.”
    - **w Rozdziale I, pkt 3.1. otrzymuje brzmienie:**  
 „3.1. Siedzenia pasażerskie - siedzenia wandaloodporne z uchwytnymi dla pasażerów przy siedzeniach od strony przejścia, atestowane z tworzywa sztucznego, ukształtowane ergonomicznie, wyklejone wykładziną tapicerowaną z możliwością montażu i demontażu tapicerowanych wkładek. Siedziska w kolorystyce i tkaninie uzgodnionej z Zamawiającym przed podpisaniem umowy (do tapicerowania siedzeń zalecane jest zastosowanie tkaniny tapicerskiej wg wzoru (z logo miasta) oraz ze wzorami dla foteli specjalnych – zastosowanie innej tkaniny tapicerskiej wymaga uzgodnienia z Zamawiającym) – zgodnie z Rozdziałem V niniejszego OPZ.  
 Tkanina na poszycia tapicerskie siedzeń: mieszanka (+/-20%) 70% poliester, 30% wełna; spełniająca normę palności: Dyrektywa 95/28/EG, Regulacja ECE-R118-2. Mocowanie foteli do konstrukcji autobusu (zgodnie z normą: Regulamin nr 80 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji siedzeń dużych pojazdów pasażerskich oraz tych pojazdów w zakresie wytrzymałości siedzeń i ich kotwiczeń lub równoważną normą: Regulamin nr 17 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do siedzeń, ich mocowań i zagłówek) w sposób ułatwiający utrzymanie czystości – zalecane mocowanie jak największej liczby siedzeń do ścian pojazdu.”
    - **w Rozdziale I, pkt 3.8.4. otrzymuje brzmienie:**

- „3.8.4. Szyby: czołowa, tablic kierunkowych oraz boczne w kabinie kierowcy podgrzewane elektrycznie lub nadmuchem, skutecznie zapewniającym przejrzystość i zapobiegającym poceniu się szyb. Dopuszcza się umieszczenie tablic kierunkowych za podwójnymi szybami jako rozwiązanie równoważnego do podgrzewania/nadmuchu szyb przy niezbędnym zachowaniu przejrzystości i skutecznym zapobiegnięciu pocenia się szyb. Szyba przedniego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana elektrycznie lub podwójna ogrzewana nadmuchem.”,
- **w Rozdziale I, pkt 5.12. otrzymuje brzmienie:**  
 „5.12. Kompatybilność autobusu z systemem szybkiego i wolnego ładowania zapewniona poprzez tą samą jednostkę sterującą (np. typu Vehicle Charge Control Unit) zgodnie ze standardem dla autobusów elektrycznych OPPCharge Specification 2nd edition 20190421/DIN 70121/IEC 61851 lub równoważnymi. Dopuszcza się użycie osobnych jednostek sterujących procesem ładowania na pokładzie autobusu, ale przy zachowaniu funkcjonalnej kompatybilności z systemami szybkiego i wolnego ładowania zgodnie z opisanymi powyżej standardami.”,
  - **w Rozdziale I, pkt 8.4. otrzymuje brzmienie:**  
 „8.4. Układ wyposażony w separator oleju sterowany automatycznie lub pneumatycznie. Wymiana wkładu separatora nie częściej niż co 60.000 km lub raz w roku. Dopuszcza się rozwiązanie, w którym separator oleju jest wbudowany w sprężarkę powietrza (przy zachowaniu częstotliwości wymiany wkładu separatora zgodnie z wymaganiami powyżej), a elektronicznie sterowany osuszacz powietrza ma dodatkowo wbudowane filtry oleju.”,
  - **w Rozdziale I, pkt 9.9. otrzymuje brzmienie:**  
 „9.9. System prekondycjonowania autobusu i magazynów energii:  
 a) Prekondycjonowanie oparte na usłudze, która jest opisana jako usługa VAS w standardzie VDV 261 tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii.  
 b) Zamawiający dopuszcza inny sposób prekondycjonowania autobusu i magazynów energii niż ten opisany w pkt. powyżej.  
 c) Możliwość programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu powinna być możliwa tylko w przypadku podłączenia autobusu do stacji ładowania.  
 d) Programowanie automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu powinno obejmować co najmniej godzinę uruchomienia i temperaturę do jakiej powinno zostać nagrzane wnętrze autobusu w przypadku zastosowania prekondycjonowania innego niż zgodne z VDV 261. Zamawiający dopuszcza nagrzanie wnętrza autobusu w sposób automatyczny w zależności od temperatury zewnętrznej zgodnie z normą VDV 236 lub równoważną.  
 e) Temperatura do jakiej powinny zostać nagrzane magazyny energii powinna zostać ustalona przez Wykonawcę w sposób optymalny dla prawidłowej pracy magazynów energii bez możliwości ingerencji operatora.  
 f) Zamawiający dopuszcza wykorzystanie przez Wykonawcę i dostarczenie systemu prekondycjonowania autobusu w ramach tej samej infrastruktury systemu telemetrycznego do nadzorowania pracy stacji ładowania.”,
  - **w Rozdziale I, pkt 11.1.3. otrzymuje brzmienie:**  
 „11.1.3. wentylatory dmuchawy bezszczotkowe. Zalecane filtry powietrza metalowe z wkładem filcowym, łatwym do czyszczenia - odkurzania, prania. Dopuszcza się zastosowanie filtrów papierowych lub włókninowych.”,
  - **w Rozdziale I, pkt 11.3. otrzymuje brzmienie:**  
 „11.3. Klimatyzacja z funkcją odszraniania szyby przedniej i bocznej kierowcy. Dopuszcza się zastosowanie szyby bocznej kierowcy podgrzewanej lub podwójnej jako rozwiązania równoważnego do jej odszraniania przez klimatyzację.”,
  - **w Rozdziale I, pkt 12.8.2. otrzymuje brzmienie:**  
 „12.8.2. system monitorowania martwego pola prawej strony pojazdu sygnalizujący ewentualną kolizję z przeszkodami ruchomymi podczas jazdy i skręcania w prawo.”,
  - **w Rozdziale I, pkt 17.5. otrzymuje brzmienie:**  
 „17.5. Poszycie dachu nadwozia wykonane z tworzywa sztucznego, aluminium lub ze stali odpornej na korozję – wg normy PN-EN 10088 lub równoważnej, klejone do

konstrukcji nadwozia. Kolor dachu i jego głównych elementów (jak pokrywy wentylacyjne i osłony butli oraz klimatyzacji) w kolorze białym lub jasnym srebrzystym (do ustalenia z Zamawiającym przed podpisaniem Umowy).”,

– **w Rozdziale I, pkt 17.14. otrzymuje brzmienie:**

„17.14. Kolorystyka zewnętrzna jednolita dla całej dostawy. Sposób malowania z użyciem farb w dwóch kolorach: dół (czerwień) RAL 3002 oraz góra linii bocznej, w tym dach, (biel) RAL 9010 pokrytych lakierem bezbarwnym High Solid na bazie kopolimeru akrylowego. Poszycie konstrukcyjne dachu, jego składowych elementów, w tym m.in. osłon elementów urządzeń montowanych na dachu (niewidoczne z poziomu jezdni) dopuszcza się pozostawienie w bieli lub jasnych odcieniach szarości. Wzory barw zgodnie ze wzornikiem przekazanym wybranemu dostawcy przed podpisaniem umowy przez Zamawiającego oraz zgodnie z Rozdziałem V OPZ. Kompletny projekt malowania (kolorystyki zewnętrznej 4 ścian i dachu) autobusów z użyciem konkretnych barw oraz oznakowania musi być uzgodniony z Zamawiającym przed podpisaniem Umowy.

Powłoki zewnętrzne wykonane lakierami poliuretanowymi lub akrylowymi o podwyższonej odporności na ścieranie przy myciu pojazdów na myjni wieloszczotkowej. Dodatkowa warstwa zewnętrzna wykonana z lakieru bezbarwnego.”,

– **w Rozdziale I, pkt 17.7. otrzymuje brzmienie:**

„17.7. Klapy obsługowe zamykane w sposób wykluczający przypadkowe otwarcie oraz zabezpieczone siłownikami lub innym rozwiązaniem technicznym przed samoczynnym zamykaniem pod warunkiem, że czynność otwarcia i zamknięcia klapy będzie możliwa do wykonania jedną ręką bez dodatkowych czynności, np. blokowania, podpierania, ryglowania, itp. Dopuszcza się zastosowania jednej klapy obsługowej (do akumulatorów 24V), której zablokowanie w pozycji otwartej wymaga użycia dwóch rąk.”,

– **w Rozdziale I, pkt 17.19., lit. e otrzymuje brzmienie:**

„e) co najmniej po dwie dysze spryskiwacza na każdą z wycieraczek.”,

– **w Rozdziale I, pkt 20.6. otrzymuje brzmienie:**

„20.6. Tablice elektroniki (rozdzielcze) umieszczone w środku pojazdu (zalecane w przestrzeni pasażerskiej, ewentualnie dopuszczalne częściowo w kabinie kierowcy przy zachowaniu ergonomicznie łatwego dostępu serwisowego) w miejscach najmniej narażonych na skutki kolizji drogowej o dogodnym dostępie bez konieczności demontażu stałych elementów wyposażenia - wyposażone w opisy funkcyjne bezpieczników, przełączników, gniazdek itp.”,

– **w Rozdziale I, pkt 20.13.1. otrzymuje brzmienie:**

„20.13.1. Oświetlenie zewnętrzne musi spełniać wymagania Regulaminu nr 48 EKG ONZ - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w odniesieniu do rozmieszczenia urządzeń oświetlenia i sygnalizacji świetlnej – zgodnie z obowiązującymi przepisami i aktualnymi normami dla pojazdów kategorii M3.”,

– **w Rozdziale IV, pkt 7.2.2., ppkt v) otrzymuje brzmienie:**

„v) wszelkie zdarzenia i wyjątki rejestrowane przez komputer pokładowy, a generowane przez urządzenia wymienione w opisie przedmiotu zamówienia (a w szczególności: kasowniki, system automatycznego zliczania pasażerów, system monitoringu, inne czujniki podłączone do szyny CAN) są oznaczane znacznikiem czasu z minimalną dokładnością do 1 sek., dodatkowo znacznikiem lokalizacji GPS oraz numerem kursu i nazwą przystanku, na którym autobus stoi lub poprzednim, z którego odjechał.”,

b) **w Załączniku nr 1B PFU:**

– **Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej otrzymują brzmienie:**

„W ramach zadania nastąpi wykonanie fotowoltaicznych zadaszeń parkingowych (nad miejscami parkowania elektrobusesów) wykorzystujących moduły mające krzemowe, monokrystaliczne ogniwa fotowoltaiczne z przednią metalizacją (ang. Front-Contact). Zadaszenia parkingowe powinny mieć spadek w kierunku południowym min. 5° i charakteryzować się łączną mocą nominalną do 50 kWp, tzn. mikroinstalacja w myśl ustawy o OZE i Prawo energetyczne.”

c) **w Załączniku nr 1C PFU w Rozdziale „STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf” - WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE”, pkt 22., otrzymuje brzmienie:**

„22. Stacja ładowania musi być wyposażona w układ chłodzenia cieczą zapewniający stabilną pracę i dogodne uwarunkowania temperaturowe urządzenia Dopuszcza się

*również system chłodzenia powietrzem z wykorzystaniem wentylatorów zabudowanych wewnątrz ładowarki i przy zachowaniu opisanych wcześniej norm hałasu.”,*

2. Zamawiający informuje, że wskazane powyżej zmiany treści SWZ, stają się jej integralnymi częściami, i są wiążące przy składaniu ofert.

**z up. PREZYDENTA MIASTA**

Kierownik Biura Zamówień Publicznych