

## Wszyscy Wykonawcy biorący udział w postępowaniu

Nr postępowania: 8/RPOWŁ/II/2022

Data: 14 listopada 2022 r.

Dotyczy: przetargu nieograniczonego pn. „Zakup autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą przez MPK Sp. z o.o. w Zduńskiej Woli.”

### Wyjaśnienie nr 1 treści SWZ

Na podstawie art. 135 ust. 2 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 ze zm.), Zamawiający przekazuje poniżej treść zapytań, które wpłynęły do Zamawiającego wraz z wyjaśnieniami:

#### Pytanie 1

##### SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Załącznik nr 6 do SWZ\_ Szczegółowe wymagania ładowarki PLUG-IN 20kW

Prośba o zmianę:

Proszę o zmianę wymagań na ładowarki o mocy 40kW (lub większe) z możliwością regulacji/zmiany/ograniczenia mocy do 20kW np. z poziomu wyświetlacza.

Wyjaśnienie:

Moc ładowania autobusów elektrycznych w wysokości 20kW to niecodzienne wymaganie ze względu na czas ładowania pojazdu-bateria autobusu określona w przetargu (min. 200kWh) będzie ładowana co najmniej 10h. Istnieje możliwość regulacji mocy np. z poziomu wyświetlacza do mocy mniejszej, co daje Odbiorcy końcowemu większe pole manewru. Wówczas, w celu redukcji poboru energii w sytuacjach, gdzie czas ładowania nie odgrywa istotnej roli (np. w nocy), można ograniczyć moc, natomiast w sytuacji gdy jest zapotrzebowanie na szybsze naładowanie pojazdu (np. w sytuacji wzmożonego użytkowania/awarii innych urządzeń ładujących), można dopuścić ładowanie pełną mocą, w zaproponowanym przypadku - 40kW, co skraca o połowę czas ładowania.

Ponadto nie wszyscy dostawcy oferują w swojej ofercie tak niewielkie moduły z przeznaczeniem ładowania autobusów elektrycznych, co automatycznie wyklucza niektórych dostawców. Oczywiście, nawet w przypadku modułu o większej mocy, jest możliwość ograniczenia ich do 20kW, jednak będzie to nadal ten sam moduł, zatem koszt produkcji ładowarki nie ulegnie mocnej zmianie, co bez wątpliwa bazować będzie na oferowanej cenie.

Zarówno czas ładowania pojazdów jak i mniejsza konkurencyjność wpływa na mniej korzystną ofertę przedstawioną Zamawiającemu.

#### Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że zgodnie z załącznikiem nr 6 do SWZ wymagana moc ładowarki Plug-in 20kW jest określona jako: moc znamionowa :  $1x 20kW^{\pm 5\%}$ , maksymalny prąd ładowania 32 A. Zamawiający w załączniku nr 6 do SWZ nie określił natomiast warunku, że moc tej ładowarki ma wynikać z modułu/ modułów ładowania o mocy równej 20kW i nie może wynikać tak jak wskazał Wykonawca w pytaniu z programowego ograniczenia mocy ładowarki Plug-in o mocy większej niż 20 kW do mocy udostępnionej Zamawiającemu równej :  $1x 20kW^{\pm 5\%}$ , co oznacza, że wskazane w pytaniu rozwiązanie techniczne jest dopuszczane przez Zamawiającego pod warunkiem spełnienia wszystkich wymogów określonych w załączniku nr 6 do SWZ.

#### Pytanie 2

Zamawiający zapisał:

*Przedstawiony w ofercie Raport Techniczny określający zużycie energii elektrycznej powinien dotyczyć autobusu testowanego w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusu oferowanego w niniejszym postępowaniu, co w rozumieniu Zamawiającego polega na tym,*

że podane niżej cechy/właściwości tych autobusów (testowanego i oferowanego w postępowaniu) są następujące:

- marka/typ autobusu - marka/typ autobusu testowanego identyczne jak marka/typ autobusu oferowanego w niniejszym postępowaniu,
- silnik/silniki trakcyjne - marka i typ - identyczne / moc [kW] i moment [Nm] silnika autobusu testowanego są nie mniejsze niż w oferowanym autobusie,
- skrzynia biegów (o ile występuje) - marka/typ – identyczne,
- most napędowy - marka/typ oraz przełożenie przekładni głównej – identyczne,
- ogumienie i koła - rozmiar, kat. prędkości – identyczne,
- wymiary autobusów (długość /szerokość/ wysokość) [m] – wskazane wymiary autobusu testowanego nie mniejsze od wskazanych wymiarów autobusu oferowanego w postępowaniu.

Czy Zamawiający dopuści przedstawienie wyniku badania zużycia energii SORT 2 wg. procedury UITP dla autobusu tej samej marki i typu w zbliżonym wyposażeniu, ale przeprowadzonym na autobusie krótszym o ok. 1,4 m od autobusu oferowanego, przy czym w trakcie badania badany pojazd został dociążony dodatkowym ładunkiem celem wyrównania masy z masą autobusu zgodnego z pojazdem oferowanym?

#### **Odpowiedź**

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zmawiający informuje, że nie może się przychylić do uwzględnienia wniosku Wykonawcy albowiem przedłożenie przez Wykonawcę *Raportu Technicznego* określającego zużycie energii elektrycznej dla autobusu krótszego o ok. 1,4 m od autobusu oferowanego de facto dotyczy innego autobusu i nie może stanowić podstawy do obiektywnego porównania ofert w tym zakresie.

Ponadto Zamawiający analizując uzasadnienie Wykonawcy dotyczące: „*dociążenia autobusu dodatkowym ładunkiem celem wyrównania masy z masą autobusu zgodnego z pojazdem oferowanym*” wyjaśnia, że nie jest uprawniony do oceny skutków takiego rozwiązania dlatego też Zamawiający wymaga przeprowadzania badania ( i sporządzenia raportu technicznego) przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu .

#### **Pytanie 3**

Zamawiający zapisał:

*Termin wykonania zamówienia*

*Wykonawca zobowiązany jest zrealizować przedmiot zamówienia w terminie 9 miesięcy od dnia zawarcia umowy.*

Prosimy o wydłużenie terminu dostawy przedmiotu zamówienia do 12 miesięcy od daty podpisania umowy.

Wyżej wymieniony okres jest uwarunkowany ograniczoną dostępnością podstawowych podzespołów autobusu, takich jak magazyny energii czy silniki czy w przypadku ładowarek – modułów mocy i innych podzespołów elektronicznych.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

#### **Pytanie 4.**

Zamawiający zapisał:

*b) W celu oceny oferty w kryterium T6 (Spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)) - kopii świadectwa homologacji typu pojazdu uzyskanego zgodnie z warunkami określonymi w Regulaminie nr 66 EKG ONZ (zawierającego serię poprawek 02);*

*c) W celu oceny oferty w kryterium T7 (Spełnienie wymogów Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)) - kopii dokumentu, sporządzonego*

przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania badań homologacyjnych, potwierdzającego spełnienie wymogów Regulaminu nr 29 EKG ONZ, w tym dokumentu wystawionego po przeprowadzeniu badania oferowanego autobusu w zakresie i w sposób określony w Regulaminie nr 29 EKG ONZ.

Zwracamy się z prośbą o rozważenie możliwości odstąpienia od stosowania wyżej wskazanych kryteriów oceny ofert (dotyczących Regulaminów 66 i 29 EKG ONZ).

Pozostawienie powyższych zapisów w obecnym brzmieniu ogranicza równy dostęp do zamówienia i preferuje krąg potencjalnych wykonawców, co jest niezgodne z zapisami Ustawy PZP. Spełnianie wyżej wymienionych regulaminów nie jest obligatoryjne dla autobusów, a wprowadzanie takich kryteriów umacnia jedynie pozycję części Dostawców, co pozwala im – ze startą dla Zamawiającego – zaoferować swoje produkty w wyższej cenie. Zgodnie z doktryną nowej Ustawy PZP Zamawiający powinien stosować kryteria, które pozwolą wybrać mu najbardziej efektywne produkty, których cena jest adekwatna do jakości. Trudno w tej sytuacji uznać, że legitymowanie się posiadaniem wyżej wymienionych regulaminów ma znaczący wpływ na jakość wyrobu.

#### **Odpowiedź.**

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, albowiem wskazane kryteria oceny ofert T6 i T7 to kryteria merytorycznie uzasadnione, a ich zastosowanie odpowiada rzeczywistym potrzebom Zamawiającego i wynika z dążenia Zamawiającego do zakupu autobusów możliwie najbezpieczniejszych. Z treści wymogów zawartych w SWZ wielokrotnie wynika, iż Zamawiający bezpieczeństwo ceni najwyższej o czym świadczą liczne zapisy i wymogi, określone w załącznikach 4-6 jak i w samym SWZ.

Ponadto Zamawiający, jako chybione i wybiórcze przyjmuje informacje podane przez Wykonawcę o „preferowaniu kręgu potencjalnych wykonawców”, Zamawiający wyjaśnia, że faktem powszechnie znanym w Unii Europejskiej jest sytuacja, w której organy Komisji Europejskiej formalizują procesy oceny technicznej rozwiązań konstrukcyjnych, w tym pojazdów uchwalając i publikując stosowne rozporządzenia dyrektywy oraz regulaminy. Analogicznie przedstawia się sytuacja z Regulaminem nr 29 i 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, za których spełnienie wymogów (przez oferowane autobusy) Zamawiający przyznaje odpowiednio 0,5 pkt i 1 pkt. Punkty te przyznawane są w przypadku:

- 1) regulaminu R29 za spełnienie wymogów tego regulaminu bez wskazywania serii obowiązujących poprawek dla tego regulaminu, a więc 0,5 punktu można otrzymać przy spełnieniu wymogów homologacji nawet dla wersji regulaminu obowiązującej na początku lat 2000-ych **tj. od ponad 20 lat**, tym samym, każdy Wykonawca miał te same warunki i wystarczającą ilość czasu na przeprowadzenie prac homologacyjnych,
- 2) regulaminu R66 z serią poprawek 02 za spełnienie wymogów tego regulaminu można otrzymać 1 pkt dla wymogów, które obowiązują **od ponad 15 lat**, a więc i w tym przypadku każdy producent autobusów miał te same warunki i wystarczającą ilość czasu i bez żadnych ograniczeń mógł się ubiegać o uzyskanie udzielenia homologacji zgodnie z tym regulaminem.

Reasumując, Zamawiający wyjaśnia jak na wstępie.

#### **Pytanie 5**

Zamawiający zapisał:

*T8 = Sposób zabudowy magazynu energii w autobusie.*

*(max 2 pkt.)*

*Za zaoferowanie autobusu , w którym cały magazyn energii został zabudowany na dachu autobusu - 2 pkt*

*Za zaoferowanie autobusu , w którym magazyn energii został zabudowany zarówno na dachu autobusu i w podwoziu – 1 pkt*

*Inne – 0 pkt.*

Zwracamy się z prośbą o rezygnację z powyższego kryterium. Magazyny energii umieszczone na dachu, przez znaczące podniesienie środka ciężkości autobusu, mają znaczący wpływ na pogorszenie

kierowalności pojazdu i tendencje do nadmiernych przechyłów poprzecznych. Na rynku istnieją rozwiązania, w których środek ciężkości został obniżony przez montaż baterii trakcyjnych pod podwoziem autobusu. W takim przypadku nie jest wymagany montaż dodatkowych ciężkich stabilizatorów, ponieważ autobus w trakcie jazdy nie przechyla się tak znacząco jak pojazd z bateriami na dachu.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ w tym zakresie, albowiem zastosowanie tego kryterium odpowiada rzeczywistym potrzebom Zamawiającego jest to kryterium merytorycznie uzasadnione i wynika z dążenia Zamawiającego do zakupu autobusów możliwie najbezpieczniejszych.

W ocenie Zamawiającego (wbrew twierdzeniom Wykonawcy) zabudowa magazynu energii na dachu: jest rozwiązaniem:

- 1) bezpieczniejszym akumulatory, a w szczególności ich obudowy nie są narażone na uszkodzenia mechaniczne na skutek kolizji i wypadków,
- 2) optymalnym z punktu widzenia obsługowego- serwisowego – łatwy bezproblemowy dostęp i demontaż akumulatorów z dachu autobusu,
- 3) bezpieczniejszym dla pasażerów na wypadek pożaru danego akumulatora – w tym przypadku istnieje zdecydowanie mniejsze ryzyko przedostania się ognia do przestrzeni pasażerskiej jak i objęcia pożarem całego autobusu,
- 4) ułatwiającym potencjalna akcje gaśniczą – straż pożarna ma bezpośredni i błyskawiczny dostęp do całego magazynu energii bez konieczności demontażu jakichkolwiek pokryw, klap obsługowych itp.

#### **Pytanie 6**

Zamawiający zapisał:

*T10 = Rozwiązanie techniczne przedniego zawieszenia:*

*(max 1 pkt.)*

*Za zaoferowanie w autobusie przedniej osi niezależnej wraz ze stabilizatorem przeciwdziałającym nadmiernym przechyłom poprzecznym – 1 pkt*

*Za zaoferowanie w autobusie przedniej osi niezależnej bez stabilizatora przeciwdziałającego nadmiernym przechyłom poprzecznym – 0 pkt*

Zwracamy się z prośbą o rezygnację z powyższego kryterium. Magazyny energii umieszczone na dachu, przez znaczące podniesienie środka ciężkości autobusu, mają znaczący wpływ na pogorszenie kierowalności pojazdu i tendencje do nadmiernych przechyłów poprzecznych. Na rynku istnieją rozwiązania, w których środek ciężkości został obniżony przez montaż baterii trakcyjnych pod podwoziem autobusu. W takim przypadku nie jest wymagany montaż dodatkowych ciężkich stabilizatorów, ponieważ autobus w trakcie jazdy nie przechyla się tak znacząco jak pojazd z bateriami na dachu. Brak stabilizatora umożliwia też uzyskanie większego „przykłąku” autobusu.

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ, Wykonawca argumentując swój wniosek wskazał, że jedynie rozwiązanie techniczne, w którym środek ciężkości został obniżony przez montaż baterii trakcyjnych pod podwoziem autobusu uzasadnia brak montażu stabilizatora przechyłu – a jak wynika z treści SWZ Zamawiający dopuszcza również autobusy, w których magazyn energii zabudowano: na dachu, na dachu i w podwoziu, w podwoziu - dlatego też w ocenie Zamawiającego jest to kryterium merytorycznie uzasadnione i odpowiada rzeczywistym potrzebom Zamawiającego.

#### **Pytanie 7**

Zamawiający zapisał:

*T12 = Ilość i umiejscowienie w autobusie gniazd/gniazda (systemu CCS, type 2) dla potrzeb podłączenia ładowarki Plug-in*

(max 0.5 pkt.)

*dwa gniazda:*

*z których pierwsze zabudowane będzie pod klapką rewizyjną na bocznej prawej ścianie autobusu za pierwszymi drzwiami oraz drugie zabudowane pod klapką rewizyjną na bocznej lewej ścianie autobusu nad przednim lewym kołem ( lub w okolicy tego koła)- 0.5 pkt.*

*jedno gniazdo zabudowane pod klapką rewizyjną z prawej strony autobusu za pierwszymi drzwiami - 0 pkt*

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym będzie zamontowane jedno gniazdo ładowania Plug-In, umieszczone na prawym boku w tylnej części autobusu?

#### **Odpowiedź**

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ albowiem rzeczywistą potrzebą Zamawiającego wynikającą z planowanego sposobu parkowania autobusu względem ładowarki jest umieszczenie gniazda dla potrzeb podłączenia ładowarki Plug-in pod klapką rewizyjną na bocznej prawej ścianie autobusu za pierwszymi drzwiami. Dodatkowo Zamawiający preferuje ( przyznaje dodatkowe 0,5pkt ) za umieszczenie drugiego gniazda dla potrzeb podłączenia ładowarki Plug-in zabudowanego pod klapką rewizyjną na bocznej lewej ścianie autobusu nad przednim lewym kołem ( lub w okolicy tego koła).

#### **Pytanie 8**

Zamawiający zapisał:

*7) po upływie okresu gwarancji na cały autobus, a przed upływem okresu 15 lat licząc od przekazania autobusu Zamawiającemu zapłaceniu kar Zamawiającemu za nieterminowe dostarczenie części do napraw nie podlegających gwarancji lub do napraw powypadkowych w kwocie, odpowiadającej równowartości w złotych polskich 20 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od jedenastego dnia licząc od daty zgłoszenia*

1. Prosimy o zmianę kwot kar umownych z kwot podawanych w Euro na kwoty w PLN.

#### **Odpowiedź 1.**

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ. Zamawiający wyjaśnia, że z uwagi na długi okres gwarancji, Zamawiający w celu uniknięcia ryzyka inflacyjnego kar umownych zastosował rozwiązanie odnoszące się do waluty strefy Euro definiując jednoznacznie i precyzyjnie oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami sposób i dzień przeliczania wartości Euro na polski złoty.

2. Prosimy o rezygnację z powyższego zapisu. Standardowy okres wytwarzania części zamiennych po zaprzestaniu produkcji wariantu pojazdu to 10 lat, dodatkowo z przyczyn niezależnych od wykonawcy termin 10 dni na dostarczenie części zamiennych może nie zostać dotrzymany.

#### **Odpowiedź 2.**

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

#### **Pytanie 9**

Zamawiający zapisał:

*8) Minimalne warunki gwarancji na przedmiot zamówienia:*

*1) okresy poszczególnych gwarancji, licząc od daty protokolarnego przekazania autobusu Zamawiającemu:*

*(...)*

*h) na system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy - 10 lat. gwarancja ta obejmuje, co najmniej:*

*- wszystkie elementy systemu,*

- *czynności kontrolne, obsługowe, naprawcze oraz materiały eksploatacyjne (filtry, oleje, czynnik chłodniczy itp.)*

Prosimy o skrócenie okresu gwarancji do 5 lat.

**Odpowiedź.**

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

**Pytanie 10**

Zamawiający zapisał:

*b) sposób zabudowy poszczególnych elementów magazynu energii musi umożliwiać ich wymianę w warunkach warsztatowych Zamawiającego tj. przy użyciu powszechnie dostępnych narzędzi oraz wciągników elektrycznych lub też wózków widłowych będących na wyposażeniu stacji obsługi Zamawiającego*

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić sposób zabudowy magazynów energii, w którym baterie są pod podwoziem autobusu i do ich zdemontowania wymagane jest podniesienie auta na podnośnikach kolumnowych?

**Odpowiedź.**

Tak, Zamawiający wyraża zgodę i dokona stosownej zmiany SWZ.

**Pytanie 11**

Zamawiający zapisał:

*1) liczba miejsc do przewozu pasażerów minimum 50 (bez kierowcy) w tym:*

*a) minimum 20 miejsc siedzących ,*

*b) co najmniej 6 miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi tj. dostępnych dla pasażera bez konieczności pokonywania wewnątrz autobusu jakichkolwiek stopni*

*c) co najmniej 4 miejsca siedzące spośród siedzeń, o których mowa w lit b wykonane jako siedzenia specjalne ( specjalnie wykonanie i oznakowane) dla pasażerów z niepełnosprawnościami*

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym będą 4 miejsca dostępne z niskiej podłogi?

**Odpowiedź.**

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

**Pytanie 12**

Zamawiający zapisał:

*3) naprzeciw drugich drzwi specjalna powierzchnia (miejsce o wymiarach co najmniej: szerokość 750 mm x długość 2000 mm)*

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym miejsce przeznaczone dla wózków będzie zlokalizowane w okolicy II drzwi i będzie posiadało wymiary: szerokość 750 mm x długość 1350 mm?

**Odpowiedź.**

Tak, Zamawiający wyraża zgodę i dokona stosownej zmiany SWZ.

**Pytanie 13**

Zamawiający zapisał:

*4) wszystkie skrzydła drzwi wyposażone:*

*a) (...),*

*b) w poręcze rozmieszczone w taki sposób, aby równoległe pełniły one funkcję pomocniczą przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusu oraz zabezpieczały przed wypchnięciem szybę zamontowaną w skrzydle drzwi w przypadku opierania się pasażerów o drzwi podczas jazdy*

Prosimy o dopisanie do punktu b) treści: „(dotyczy drzwi otwieranych do wewnątrz)”.

**Odpowiedź.**

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy, i dokona stosownej zmiany SWZ w tym zakresie.

#### Pytanie 14

Zamawiający zapisać:

*b) część okien musi pełnić rolę okien awaryjnych (wyjść bezpieczeństwa), okna awaryjne muszą się znajdować co najmniej w lewej, prawej oraz tylnej ścianie autobusu*

Prosimy o odstąpienie od wymogu wyjścia bezpieczeństwa ma tylnej ścianie pojazdu.

#### Odpowiedź.

Zamawiający uwzględnienia wniosek Wykonawcy i dokona zmiany SWZ w tym zakresie.

#### Pytanie 15

Zamawiający zapisać:

*b) wymienniki ciepła układu klimatyzacji – nadmuchi ciepłego powietrza musi być realizowany przez kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi,*

Prosimy o odstąpienie od wymogu realizacji nadmuchu przez kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi.

#### Odpowiedź.

Zamawiający uwzględnienia wniosek Wykonawcy i dokona zmiany SWZ w tym zakresie.

#### Pytanie 16

Zamawiający zapisać:

*Klimatyzacja:*

*1) zainstalowana na dachu autobusu w kompaktowej zwartej obudowie,*

*2) z nadmuchem zimnego powietrza realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdzielu powietrza za pomocą przewodów nawiewnych (kanałów), rozmieszczonych równomiernie w przestrzeni pasażerskiej (kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi analogiczne jak opisane w pkt.11. ust 1, pkt.1 litera „b”) i kabinie kierowcy- kierowca winien posiadać możliwość niezależnej regulacji temperatury w kabinie kierowcy jak i całkowitego wyłączenia nadmuchu zimnego powietrza w kabinie kierowcy podczas pracy klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej, jednakże kierowca nie może dysponować funkcją umożliwiającą włączenie klimatyzacji tylko dla kabiny kierowcy bez przedziału pasażerskiego,*

*3) posiadająca moc chłodniczą, wystarczającą dla zapewnienia w upalne dni wysokiego komfortu podróżowania w przestrzeni pasażerskiej, moc ta nie powinna być mniejsza niż 20 kW- czynnik chłodzący R 134a lub CO<sub>2</sub>,*

*a) posiadająca funkcję: chłodzenie – ogrzewanie,*

*b) sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego:*

*-realizowane automatycznie ( po uprzednim włączeniu tej funkcji przez kierowcę przyciskiem zlokalizowanym w miejscu pracy kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby klimatyzacja załączała się automatycznie przy wzroście temperatury w przedziale pasażerskim powyżej 22°C (i wyłączała się automatycznie przy spadku temperatury poniżej 22°C), dla temperatur zewnętrznych do 32°C faktyczna temperatura przestrzeni pasażerskiej winna oscylować na poziomie nie większym niż 23,5°C – 24,5°C, natomiast dla temperatur wewnętrznych powyżej 32°C dopuszcza się, aby faktyczna temperatura przestrzeni pasażerskiej nie była wyższa niż 27°C,*

Prosimy o dopuszczenie klimatyzacji o mocy min. 7 kW, która posiada w sumie trzy agregaty dachowe, w tym niezależne dwa dla przedziału pasażerskiego i jeden dla kabiny kierowcy, a dystrybucja powietrza jest realizowana bez kanałów nawiewnych.

#### Odpowiedź.

Zamawiający uwzględnienia wniosek Wykonawcy i dokona zmiany SWZ w tym zakresie.

#### Pytanie 17

Zamawiający zapisać:

*b) wymienniki ciepła układu klimatyzacji – nadmuch ciepłego powietrza musi być realizowany przez kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi,*

Prosimy o odstąpienie od wymogu realizacji nadmuchu przez kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi.

**Odpowiedź.**

Zamawiający uwzględnił wniosek Wykonawcy, zgodnie odpowiedzią na pytania 15 i 16.

**Środki ochrony prawnej**

Szczegółowe informacje dotyczące środków ochrony prawnej określone są w Dziale IX „Środki ochrony prawnej” Prawo zamówień publicznych.