

## 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 1**

#### **Załącznik nr 4 do Tomu III SWZ**

Czy zamawiający bądź operator Zamawiającego posiada i nieodpłatnie przekaże wyłonionemu wykonawcy niezbędne interfejsy (API) umożliwiające podłączenie się do systemu monitoringu wizyjnego firmy Polgard, który posiada zamawiający?

Jeżeli zamawiający nie posiada takiej dokumentacji to czy dopuści rozwiązanie alternatywne w postaci dostawy urządzeń spełniających wymagania przetargowe wraz z dedykowanym oprogramowaniem centralnym?

Zwracamy uwagę, że jeżeli zamawiający nie udostępni wyżej wymienionej dokumentacji oraz nie dopuści alternatywnego rozwiązania to jedynym możliwym rozwiązaniem będzie dostarczenie urządzeń firmy Polgard, co zdaniem wykonawcy będzie naruszeniem zasad uczciwej konkurencji.

#### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 1**

Zamawiający informuje, że Operator nie posiada niezbędnych interfejsów (API) umożliwiających podłączenie do systemu monitoringu wizyjnego firmy Polgard, w związku z tym nie ma możliwości ich przekazania wyłonionemu Wykonawcy. Wykonawca przedmiotowe interfejsy może pozyskać samodzielnie na własny koszt od firmy Polgard. 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 2**

#### **Załącznik nr 5 do Tomu III SWZ**

Zamawiający oczekuje od wykonawcy dostarczenia systemu informacji pasażerskiej, który w zakresie treści reklamowo-informacyjnej musi współpracować z oprogramowaniem posiadanym obecnie przez Operatora. Prosimy o wskazanie z jakiego oprogramowania korzysta obecnie Operator i czy zamawiający bądź Operator posiada i nieodpłatnie przekaże wyłonionemu wykonawcy niezbędne interfejsy (API) umożliwiające podłączenie się do w/w oprogramowania? Ponadto wnosimy o dopuszczenie możliwości zastosowania alternatywnego rozwiązania, tzn. dostawy systemu informacji pasażerskiej (urządzeń oraz nowego oprogramowania do ich obsługi) jeżeli zamawiający nie będzie w stanie przekazać wykonawcy stosownej dokumentacji.

Zwracamy uwagę, że jeżeli zamawiający nie udostępni wyżej wymienionej dokumentacji oraz nie dopuści alternatywnego rozwiązania to jedynym możliwym rozwiązaniem będzie dostarczenie urządzeń firmy R&G z Mielca, co zdaniem wykonawcy będzie naruszeniem zasad uczciwej konkurencji.

#### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 2**

Zamawiający informuje, że Operator korzysta z systemu (platformy) URVE firmy Eveo Sp. z o.o. Operator nie posiada niezbędnych interfejsów (API) umożliwiających podłączenie się do w/w oprogramowania, w związku z tym nie ma możliwości ich przekazania wyłonionemu Wykonawcy. Wykonawca przedmiotowe interfejsy może pozyskać samodzielnie na własny koszt.

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 3**

#### **Załącznik nr 7 do Tomu III SWZ,**

Zamawiający wymaga, żeby zaoferowane urządzenia (moduły łączności GSM), z wyposażenia pojazdów poprawnie współpracowały z aktualnie użytkowanym przez Operatora oprogramowaniem CNR pod nazwą Municom firmy PZI Taran.

W związku z powyższym prosimy o informację czy zamawiający bądź Operator posiada i nieodpłatnie przekaże wyłonionemu wykonawcy niezbędne interfejsy (API) umożliwiające podłączenie się do w/w oprogramowania? Ponadto wnosimy o dopuszczenie alternatywnego rozwiązania jeżeli zamawiający nie posiada w/w dokumentacji.

Zwracamy uwagę, że jeżeli zamawiający nie udostępni wyżej wymienionej dokumentacji oraz nie dopuści alternatywnego rozwiązania to jedynym możliwym rozwiązaniem będzie dostarczenie urządzeń firmy R&G z Mielca, co zdaniem wykonawcy będzie naruszeniem zasad uczciwej konkurencji.

### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 3**

Zamawiający informuje, że Operator nie posiada niezbędnych interfejsów (API) umożliwiających podłączenie do oprogramowania CNR pod nazwą Municom firmy PZI Taran, w związku z tym nie ma możliwości ich przekazania wyłonionemu Wykonawcy. Wykonawca przedmiotowe interfejsy może pozyskać samodzielnie na własny koszt.

W przypadku dostawy rozwiązania alternatywnego Zamawiający wymaga kompatybilności, tożsamy form integracji i odpowiedniego poziomu współdziałania zaoferowanego produktu równoważnego z aktualnie funkcjonującym oprogramowaniem u Operatora.

### **PYTANIE NR 4**

#### **Załącznik nr 10 do Tomu III SWZ**

W ramach dostawy autobusów zamawiający wymaga dostawy autokomputerów, które muszą współpracować z systemem centralnym Operatora pod nazwą Municom premium, autorstwa firmy PZI Taran Sp. z o.o. w Mielcu oraz systemem centralnym zarządzania informacją przystankową oraz komunikacją z elektronicznymi tablicami przystankowymi pod nazwą Traveller autorstwa firmy Trapeze Poland Sp. z o.o. we Wrocławiu.

Zamawiający wymaga także od wykonawcy legalnej integracji autokomputerów dostarczanych w ramach dostawy autobusów z powyższym oprogramowaniem.

W związku z powyższym prosimy o informację czy zamawiający bądź Operator posiada i nieodpłatnie przekaze wyłonionemu wykonawcy niezbędne interfejsy (API) umożliwiające podłączenie się do w/w oprogramowania?

Zwracamy uwagę, że jeżeli zamawiający nie udostępni wyżej wymienionej dokumentacji to jedynym możliwym rozwiązaniem będzie dostarczenie urządzeń firm PZI Taran Sp. z o.o. oraz Trapeze Poland Sp. z o.o. , co zdaniem wykonawcy będzie naruszeniem zasad uczciwej konkurencji.

### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 4**

Zamawiający informuje, że Operator nie posiada niezbędnych interfejsów (API) umożliwiających podłączenie dostarczanych autokomputerów do: systemu centralnego pod nazwą Municom premium, autorstwa firmy PZI Taran Sp. z o.o. w Mielcu oraz systemu centralnego zarządzania informacją przystankową, komunikacją wraz z elektronicznymi tablicami przystankowymi pod nazwą Traveller autorstwa firmy Trapeze Poland Sp. z o.o. we Wrocławiu, w związku z tym nie ma możliwości ich przekazania wyłonionemu Wykonawcy. Wykonawca przedmiotowe interfejsy może pozyskać samodzielnie na własny koszt.

W przypadku dostawy rozwiązania alternatywnego Zamawiający wymaga kompatybilności, tożsamy form integracji i odpowiedniego poziomu współdziałania zaoferowanego produktu równoważnego z aktualnie funkcjonującym oprogramowaniem u Operatora.

### **PYTANIE NR 5**

#### **Dotyczy tom I SWZ Pkt 4 – OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

5.1 Czy zamawiający potwierdza iż za autobusy fabrycznie nowe uznane będą pojazdy wyprodukowane nie wcześniej jak 6 miesięcy przed terminem dostawy realizowanej w etapach opisanych w pkt. 7 SWZ?

5.2 Czy zamawiający potwierdza iż za autobusy fabrycznie nowe uznane będą pojazdy wyprodukowane nie wcześniej jak 6 miesięcy przed terminem dostawy realizowanej w etapach opisanych w pkt. 7 SWZ oraz ich stan przebiegu licznika nie będzie przekraczał np. 1 000 km?

Spełnienie powyższych wymogów pozwala na klasyfikowanie pojazdów jako fabrycznie nowe, wcześniej nie eksploatowane.

### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 5**

Dot. Pkt 5.1

Zamawiający potwierdza, iż za autobusy fabrycznie nowe uznane będą pojazdy wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy przed terminem dostawy realizowanej w etapach opisanych w dokumentach zamówienia.

Dot. Pkt 5.2

Zamawiający potwierdza iż za autobusy fabrycznie nowe uznane będą pojazdy wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy przed terminem dostawy realizowanej w etapach opisanych w dokumentach zamówienia. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że dopuszczalny przebieg dostarczanych pojazdów nie może przekroczyć 500 km na autobus.

### **PYTANIE NR 6**

#### **Dotyczy tom I SWZ Pkt 16.2 - TERMIN SKŁADANIA OFERT**

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

6.2 Czy wydłużenie terminu składania ofert wpłynie również na:

- a) Wydłużenie okresu związania z ofertą o okres wydłużenia procedury przetargowej?
- b) Wydłużenie terminu realizacji zamówienia o okres wydłużenia procedury przetargowej wraz z kryteriami oceny ofert??

## ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 6

Odpowiedź na pytanie zostanie udzielona po publikacji ogłoszenia (sprostowania) w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.

## PYTANIE NR 7

### Dotyczy SIWZ. Pkt 17 - Termin związania z ofertą

Czy Zamawiający dopuści skrócenie terminu związania z ofertą do 60 dni?

## ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 7

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

## PYTANIE NR 8

### Dotyczy SIWZ. Pkt 19 - Kryteria oceny ofert. Kryterium T6

Czy Zamawiający dopuści zmianę konkretnych terminów dostaw wymaganych w kryterium T6 na terminy dostaw liczone okresem od dnia zawarcia umowy tj. np. 8, 9, lub 10 miesięcy, jako kryterium obiektywne i pozostawiające wykonawcy ten sam okres czasu na wyprodukowanie i dostawę autobusów jak wyliczony w obecnie istniejących zapisach?

## ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 8

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia pkt 19 Ad. 1.2 Tomu I SWZ w zakresie podkryterium „T6”, który otrzymuje brzmienie:

T.6	Termin dostawy autobusów w ramach Etapu I	10	do 11 miesięcy od daty zawarcia umowy	0
			do 10 miesięcy od daty zawarcia umowy	5
			do 9 miesięcy od daty zawarcia umowy	10

Biorąc pod uwagę zmianę, o której mowa powyżej Zamawiający zmienia zapis:

1. pkt 7 Tomu I SWZ oraz pkt I.6 Tomu III SWZ, które otrzymują brzmienie:

„Planowany termin realizacji przedmiotu zamówienia (umowy) ustala się do dnia **29.02.2024 r.** (data podpisania protokołu odbioru końcowego) z zastrzeżeniem, iż w ramach:

1) Etapu I – Wykonawca zobowiązuje się do sukcesywnego dostarczenia 10 szt. kompletnych Autobusów wraz z dokumentacją **do dnia 11 miesięcy od daty zawarcia umowy.**

Zamawiający zgodnie z treścią pkt 19 Tomu I SWZ termin dostawy Etapu I określa jako kryterium oceny ofert i Wykonawca deklaruje krótszy termin realizacji dostawy autobusów w ramach Etapu I zobowiązany będzie zrealizować dostawę w oferowanym terminie.

2) Etapu II – Wykonawca zobowiązuje się do sukcesywnego dostarczenia 10 szt. szt. kompletnych Autobusów wraz z dokumentacją **do dnia 15.02.2024 r.** (data dostawy ostatniego z Autobusów w ramach Etapu II).

**Uwaga: Dostawa autobusów w ramach Etapu II nie może odbyć się wcześniej niż 01.01.2024 r.”**

2. § 2 ust. 1 Tomu II SWZ „Projekt umowy”, który otrzymuje brzmienie:

„1. Planowany termin realizacji przedmiotu umowy ustala się do dnia **29.02.2024 r.** (data podpisania protokołu odbioru końcowego) z zastrzeżeniem, iż w ramach:

1) Etapu I – Wykonawca zobowiązuje się do sukcesywnego dostarczenia 10 szt. kompletnych Autobusów wraz z dokumentacją **do \_\_\_ miesięcy od daty zawarcia umowy tj. do dnia .....** r. (zgodnie z deklaracją Wykonawcy zawartą w formularzu oferty);

2) Etapu II – Wykonawca zobowiązuje się do sukcesywnego dostarczenia 10 szt. szt. kompletnych Autobusów wraz z dokumentacją **do dnia 15.02.2024 r.** (data dostawy ostatniego z Autobusów w ramach Etapu II)”.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że zmienia Załącznik nr 1 do Tomu I SWZ „Formularz oferty” poprzez uwzględnienie zmian w podkryterium „T6”.

Aktualny na dzień 03.10.2022r. Załącznik nr 1 do Tomu I SWZ „Formularz oferty” został opublikowany na stronie prowadzonego postępowania.

## PYTANIE NR 9

### Dotyczy Tom II SWZ. Projekt umowy. Kary

9.1 Czy Zamawiający dopuszcza obniżenie nałożonych kar, w zakresie § 11 ust. 7 umowy o 50%?

Zaproponowane kary w ocenie oferenta są nadmiernie wygórowane i nie znajdują oparcia w praktyce.

9.2 Wnosimy o zmianę § 11 ust. 8 umowy, w którym suma łączna kar umownych z różnych tytułów nie przekraczać będzie 20% wysokości kontraktu, co jest powszechnie przyjętym standardem w tego typu postępowaniach. Jednocześnie pozwoli to wykonawcy na skalkulowanie korzystniejszej ceny ofertowej w tym postępowaniu.

## **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 9**

Dot. Pkt 9.1

Zamawiający zmienia zapis § 11 ust. 7 Tomu II SWZ :*”Projekt umowy, który otrzymuje brzmienie:  
7. Łączna wysokość kar umownych, które mogą dochodzić strony z tytułu niniejszej umowy wynosi 20% całkowitego wynagrodzenia, o którym mowa w § 3 ust. 2 umowy.*

Dot. Pkt 9.2

Zamawiający informuje, że § 11 ust. 8 dotyczy, iż Strony zastrzegają możliwość kumulatywnego naliczania kar umownych z różnych tytułów wobec czego pytanie o zmianę jest niezasadne.

Aktualny na dzień 03.10.2022r. Tomu II SWZ „Projekt umowy” został opublikowany na stronie prowadzonego postępowania.

## **PYTANIE NR 10**

### **Dotyczy zał. 3 do tomu III SWZ pkt 5.3**

Wnosimy o doprecyzowanie zapisów tego punktu, by możliwe było ich zastosowanie nie będące w konflikcie z zapisami pkt 5.2 a w szczególności:

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.

Jak wg Zamawiającego możliwe ma być otwarcie drzwi przez służby medyczne z jednoczesnym zabezpieczeniem ich przez osoby nieuprawnione?

### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 10**

Zamawiający informuje, że dokonuje w Załączniku nr 3 do Tomu III SWZ wykreślenia pkt 5.3 o treści *”Konstrukcja kabiny i jej sposób zamknięcia musi umożliwiać, w przypadku zasłabnięcia kierowcy, dostanie się do niej służbom medycznym (do ustalenia z Operatorem)”*.

## **PYTANIE NR 11**

### **Dotyczy zał. 3 do tomu III SWZ pkt 7.2**

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie fabrycznego rozwiązania wykonawcy polegającego na zastosowaniu stelaży foteli wykonanych ze stali odpornej na korozję dzięki poddaniu ich pełnemu procesowi kateforezy zanurzeniowej?

### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 11**

Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy polegającego na zastosowaniu stelaży foteli wykonanych ze stali odpornej na korozję dzięki poddaniu ich pełnemu procesowi kateforezy zanurzeniowej.

## **PYTANIE NR 12**

### **Dotyczy zał. 3 do tomu III SWZ pkt 7.7**

Czy zamawiający zrezygnuje z konieczności zastosowania poduszek naściennych z tyłu pojazdu pełniących rolę oparc, w przypadku braku możliwości ich zastosowania w tej strefie?

### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 12**

Zamawiający informuje, że dopuszcza rezygnację z konieczności zastosowania poduszek naściennych z tyłu pojazdu pełniących rolę oparc, w przypadku braku możliwości ich zastosowania w tej strefie.

## **PYTANIE NR 13**

### **Dotyczy zał. 3 do tomu III SWZ pkt 12.5**

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie niezależnego zawieszenia autobusu bez stabilizatora zaprojektowanego specjalnie na potrzeby oferowanego modelu autobusu, w którym rozkład sił podczas szczególnych obciążeń wynikających z jazdy w ruchu miejskim prowadzi do zwiększenia sztywności tego zawieszenia, co automatycznie stabilizuje tor jazdy autobusu z nawet pełnym obciążeniem oraz w ruchu kołowym.

### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 13**

Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy poprzez zastosowanie niezależnego zawieszenia autobusu bez stabilizatora zaprojektowanego specjalnie na potrzeby oferowanego modelu autobusu, w którym rozkład sił podczas szczególnych obciążeń wynikających z jazdy w ruchu miejskim prowadzi do zwiększenia sztywności tego zawieszenia, co automatycznie stabilizuje tor jazdy autobusu z nawet pełnym obciążeniem oraz w ruchu kołowym.

## **PYTANIE NR 14**

### **Dotyczy zał. 3 do tomu III SWZ pkt 5.8.d**

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie uruchamiane z kokpitu kierowcy punktowego, stałego oświetlenia wnętrza kabiny za pomocą lampy LED o natężeniu min. 70 lux ze strumieniem świetlnym skierowanym do punktu centralnego na kole kierownicy?

#### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 14**

Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy dla oświetlenia LED punktowego, uruchamianego z kokpitu kierowcy również rozwiązanie bez możliwości regulacji strumienia świetlnego o natężeniu min. 70 lux skierowanym do punktu centralnego na kole kierownicy.

#### **PYTANIE NR 15**

##### **Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 5.11c.**

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie rozwiązania fabrycznego wykonawcy, w którym średnie, całkowite, chwilowe (kWh) zużycie energii elektrycznej przez autobus wyświetlane będzie na ekranie LCD w jednostkach kWh/km?

#### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 15**

Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie rozwiązania fabrycznego Wykonawcy, w którym średnie, całkowite, chwilowe (kWh) zużycie energii elektrycznej przez autobus wyświetlane będzie na ekranie LCD w jednostkach kWh/km.

#### **PYTANIE NR 16**

##### **Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 5.11f i 28.12, 28.13.**

16.1 Czy Zamawiający dopuści zastosowanie fabrycznego rozwiązania wykonawcy, w którym niski poziom naładowania magazynu energii dostępnej ( rozładowanie powyżej 90% ) stanowić będzie granicę rzeczywistego poziomu alarmowego dla naładowania magazynu energii.

Pozostały zapas energii dostępnej pozwoli na dokończenie prac przewozowych i powrót do stacji ładowania.

16.2 Czy Zamawiający dopuści seryjne, sprawdzone rozwiązanie wykonawcy, polegające zastosowaniu 3-stopniowego systemu ostrzegawczego z sygnalizacją na desce rozdzielczej kabiny kierowcy:

Etap 1: Energia dostępna w autobusie spada poniżej 10% - Ostrzeżenie dla kierowcy w KOLORZE ŻÓŁTYM

Etap 2: Energia dostępna w autobusie spada poniżej 5% - włącza się tryb oszczędzania energii - Ostrzeżenie dla kierowcy w KOLORZE CZERWONYM – następuje redukcja mocy urządzeń energochłonnych takich jak klimatyzacja, ogrzewanie elektryczne.

Etap 3: Energia dostępna w autobusie spada poniżej 1%: włącza się tryb tzw tryb żółwia z komunikatem zjedź do zajezdni. Ostrzeżenie dla kierowcy w KOLORZE CZERWONYM – następuje odłączenie urządzeń energochłonnych takich jak klimatyzacja, ogrzewanie elektryczne a prędkość jazdy ograniczona zostaje 10 km/h.

#### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 16**

Dot. Pkt 16.1

Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania wykonawcy, w którym niski poziom naładowania magazynu energii dostępnej (rozładowanie powyżej 90%) stanowić będzie granicę rzeczywistego poziomu alarmowego dla naładowania magazynu energii. Pozostały zapas energii dostępnej pozwoli na dokończenie prac przewozowych i powrót do stacji ładowania.

Dot. Pkt 16.2

Zamawiający dopuszcza seryjne, sprawdzone rozwiązanie Wykonawcy, polegające na zastosowaniu 3-stopniowego systemu ostrzegawczego z sygnalizacją na desce rozdzielczej kabiny kierowcy:

Etap 1: Energia dostępna w autobusie spada poniżej 10% - Ostrzeżenie dla kierowcy w KOLORZE ŻÓŁTYM

Etap 2: Energia dostępna w autobusie spada poniżej 5% - włącza się tryb oszczędzania energii - Ostrzeżenie dla kierowcy w KOLORZE CZERWONYM – następuje redukcja mocy urządzeń energochłonnych takich jak klimatyzacja, ogrzewanie elektryczne.

Etap 3: Energia dostępna w autobusie spada poniżej 1%: włącza się tzw. tryb żółwia z komunikatem zjedź do zajezdni. Ostrzeżenie dla kierowcy w KOLORZE CZERWONYM – następuje odłączenie urządzeń energochłonnych takich jak klimatyzacja, ogrzewanie elektryczne a prędkość jazdy ograniczona zostaje 10 km/h.

#### **PYTANIE NR 17**

##### **Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 16.2 Wentylacja kabiny kierowcy**

Czy Zamawiający dopuści fabryczne rozwiązanie wykonawcy polegające na zastosowaniu kompleksowego, w pełni zintegrowanego z systemem klimatyzacji i ogrzewania oraz wentylacji pojazdu wyposażonego systemowo w wentylatory odpowiedzialne za regulację nawiewów i temperatury powietrza w pojeździe?

Oznacza to, że w autobusach elektrycznych nie ma potrzeby stosowania dodatkowych niezależnych wentylatorów powietrza.

#### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 17**

Zamawiający informuje, że dopuszcza fabryczne rozwiązanie Wykonawcy polegające na zastosowaniu kompleksowego, w pełni zintegrowanego systemu klimatyzacji, ogrzewania oraz wentylacji pojazdu wyposażonego systemowo w wentylatory odpowiedzialne za regulację nawiewów i temperatury powietrza w pojeździe, pod warunkiem spełnienia wymaganej w SWZ funkcjonalności.

#### **PYTANIE NR 18**

##### **Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 16.7**

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie klimatyzatora z wymiennymi filtrami jednorazowymi?

##### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 18**

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 u.p.z.p. Zamawiający zmienia zapis pkt 16.7 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ, w następujący sposób:

*„Nawiewy rozprowadzone równomiernie na całej długości autobusu. Zamawiający wymaga aby klimatyzator był wyposażony w filtry powietrza wielokrotnego użytku lub jednokrotnego użytku pracujący z czynnikiem chłodzącym R134 (z zastrzeżeniem, że w przypadku zastosowania filtrów wymiennych jednokrotnego użytku Wykonawca zapewni na własny koszt jednorazowe filtry przez zaoferowany okres gwarancji, dotyczącej całego pojazdu). Zamawiający dopuszcza klimatyzator wykorzystujący inny czynnik chłodniczy ale w takim przypadku Wykonawca musi dostarczyć wraz z autobusami urządzenie do obsługi takich układów klimatyzacji.*

#### **PYTANIE NR 19**

##### **Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 19.7**

19.1 Czy Zamawiający dopuści zastosowanie dachu autobusu wykonanego z aluminiowej blachy sanwichowej o strukturze wewnętrznej w kształcie plastra miodu dodatkowo wypełnionej tworzywem sztucznym?

19.2 Czy Zamawiający dopuści zastosowanie dachu autobusu przystosowanego do wykonywania prac serwisowych i naprawczych z poziomu podestu ustawianego w bezpośredniej bliskości autobusu?

##### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 19**

Dot. Pkt 19.1

Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy poprzez zastosowanie dachu autobusu wykonanego z aluminiowej blachy sanwichowej o strukturze wewnętrznej w kształcie plastra miodu dodatkowo wypełnionej tworzywem sztucznym.

Dot. Pkt. 19.2

Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy poprzez zastosowanie dachu autobusu przystosowanego do wykonywania prac serwisowych i naprawczych z poziomu podestu ustawianego w bezpośredniej bliskości autobusu, z zastrzeżeniem dostarczenia przez Wykonawcę podestu na koszt własny.

#### **PYTANIE NR 20**

##### **Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 36.3a**

Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający zamierza pokryć koszty dostarczanych materiałów i płynów eksploatacyjnych koniecznych do wykonania przeglądów okresowych w okresie gwarancji?

##### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 20**

Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowe warunki autoryzacji (serwis ASO) opisane zostały 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 21**

##### **Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 5.8.o**

Czy Zamawiający zegar w kabinie kierowcy pokazujący czas w formacie HH:MM?

##### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 21**

Zamawiający informuje, że pytanie zostało zadane w sposób niezrozumiały. Jednocześnie oświadcza, że dopuści w kabinie kierowcy montaż zegara wyświetlającego czas aktualny w formacie HH:MM, dobrze widoczny i czytelny dla kierowcy.

#### **PYTANIE NR 22**

##### **Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 6.1.b**

Czy zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy w polegającego zastosowaniu asystenta kontroli prawej strony sygnalizującego optycznie możliwości kolizji z obiektami ruchomymi znajdującymi się w polu skrętu pojazdu (w strefie ryzyka kolizji) oraz przy zmianie pasa ruchu?

##### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 22**

Zamawiający uznaje za spełnione zaoferowanie fabrycznego rozwiązania Wykonawcy polegającego na zastosowaniu asystenta kontroli prawej strony sygnalizującego optycznie możliwości kolizji z obiektami ruchomymi znajdującymi się w polu skrętu pojazdu (w strefie ryzyka kolizji) oraz przy zmianie pasa ruchu, pod warunkiem, że czujniki nie będą umieszczone w lusterkach.

#### **PYTANIE NR 23**

##### **Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 6.3**

23.1 Wnosimy o wykreślenie tego wymogu lub jego dokładne doprecyzowanie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem automatycznego nadzoru nad stanem technicznym autobusu (systemem bezpieczeństwa) włączając podpunkty a, b oraz c?

23.2 Jakie podzespoły Zamawiający zamierza automatycznie kontrolować i alarmować serwis techniczny o rodzaju awarii?

23.3. W jaki sposób Zamawiający zamierza zapobiegać i minimalizować awarie i ich skutki?

23.4. W jakie narzędzia IT Zamawiający zamierza używać by nadzorować stan techniczny autobusu?

#### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 23**

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga systemu telemetrycznego pozwalającego na zdalną identyfikację ewentualnych błędów zgłaszanych przez pojazd na pulpicie kierowcy, monitorowanie parametrów pracy autobusu oraz generowanie statystyk. Ponadto w załączniku 11 do Tomu III Zamawiający opisał wymaganą funkcjonalność systemu.

W celu nadzorowania stanu technicznego autobusów Zamawiający zamierza używać urządzeń mobilnych oraz stacjonarnych podłączonych do sieci Internet.

#### **PYTANIE NR 24**

##### **Dotyczy zał 3 do Tomu III SWZ pkt 25.2**

Czy Zamawiający odstąpi od wymogu zastosowania zdalnego wyłącznika głównego wyłącznika prądu (odłącznik masy)?

#### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 24**

Zamawiający informuje, że odstępuje od wymogu zastosowania zdalnego wyłącznika głównego prądu (odłącznik masy), o którym mowa w pkt 25.2 Załącznika 3 do tomu III SWZ.

#### **PYTANIE NR 25**

Zamawiający w załączniku nr 3 do Tomu III SWZ w punkcie 24 opisuje ochronę pożarową autobusu, dopuszczając stosowanie areozoli gaszących których temperatura gazu w momencie gaszenia przekracza 300 st. C oraz stosowanie dobrowolne środków wodnych w obecności instalacji wysokonapięciowej.

Czy zamawiający może uściślić wymagania, gdzie można stosować określone środki gaszące?

#### **ODPOWIEDŹ NA PYTANIE NR 25**

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian w zakresie systemu ochrony pożarowej.

---

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