

Szczecin dnia 17.10.2022 r.

**Wykonawcy uczestniczący
w postępowaniu**

Znak sprawy: DT.01.ZP.2022

Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: „Dostawę 4 (czterech) fabrycznie nowych niskopodłogowych, niskoemisyjnych autobusów hybrydowych do przewozu osób w komunikacji miejskiej.”

INFORMACJA nr 1

Zamawiający na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r., poz. 1710 ze zm.), zwanej dalej ustawą przekazuje wykonawcom treść pytań wraz z odpowiedziami:

Pytanie 1

Zamawiający w SWZ Rozdział XVI Opis przedmiotu zamówienia pkt 9.1 tab. pkt 24.2 oraz w punkcie 9.2 tab. pkt 24.2 napisał: „transmisja danych z i do autokomputera za pomocą systemu IRDA (podczerven)”.

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym transmisja danych z i do autokomputera odbywać się będzie za pomocą sieci Ethernet oraz za pomocą pamięci przenośnej typu pendrive.

Odpowiedź 1:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie w którym transmisja danych z i do autokomputera odbywać się będzie za pomocą sieci Ethernet oraz za pomocą pamięci przenośnej typu pendrive. Zamawiający dokona modyfikacji SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie 2

Zamawiający w SWZ Rozdział XVI Opis przedmiotu zamówienia pkt 9.1 tab. pkt 24.4d) oraz w punkcie 9.2 tab. pkt 24.4 d) napisał: „tablica boczna wyświetlająca numer lub literę linii, widoczna dla osób niedowidzących, umieszczona wewnątrz autobusu w okolicach prawego przedniego nadkola, pierwsze okno po prawej stronie dół-tył o wymiarach szer.: 43,5 – 50cm, wys.: 32,5 – 40cm”.

Prosimy o dopuszczenie tablicy dla osób niedowidzących o wymiarach szer.: 43,5 – 50cm, wys.: 30 – 40cm.

Odpowiedź 2:

Zamawiający dopuszcza tablicę dla osób niedowidzących o wymiarach szer.: 43,5 – 50cm, wys.: 30 – 40cm.

Zamawiający dokona modyfikacji SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie 3

Zamawiający w SWZ Rozdział XVI Opis przedmiotu zamówienia pkt 9.1 tab. pkt 24.1 oraz w punkcie 9.2 tab. pkt 24.1 napisał: „(...) urządzenia muszą być kompatybilne z urządzeniami stosowanymi u Zamawiającego”.

Prosimy o informację, z jakich systemów obecnie korzysta Zamawiający.

Czy Zamawiający posiada i przekaże wyłonionemu dostawcy informacji pasażerskiej niezbędne interfejsy (API) umożliwiające integrację systemów?

Jeśli odpowiedź na powyższe będzie negatywna, czy Zamawiający jest w stanie potwierdzić, że wystąpi do producenta obecnie posiadanego systemu o bezpłatne udostępnienie odpowiednich interfejsów komunikacyjnych?

Czy Zamawiający jest w posiadaniu oświadczenia producenta obecnie stosowanych systemów zawierającego zapewnienie współpracy oraz udzielenia niezbędnej pomocy przy integracji systemów?

Zapis w obecnej formie ogranicza możliwość złożenia oferty alternatywnym dostawcom informacji pasażerskiej, mającym w swoim portfolio systemy dorównujące parametrami sprzętowi eksploatowanemu dotychczas przez Zamawiającego.

Odpowiedź 3:

Zamawiający korzysta z systemu informacji pasażerskiej R&G.

Zamawiający nie posiada niezbędnych interfejsów (API) umożliwiających integrację systemów.

Zamawiający wystąpi do producenta obecnie posiadanego systemu o bezpłatne udostępnienie odpowiednich interfejsów komunikacyjnych.

Zamawiający nie posiada oświadczenia producenta obecnie stosowanego systemu zawierającego zapewnienie współpracy oraz udzielenia niezbędnej pomocy przy integracji systemów.

Wszystkie urządzenia informacji i obsługi pasażerów w które zostanie wyposażony dostarczany autobus muszą być ze sobą kompatybilne.

Pytanie 4

Dot. Rozdziału XIII Kryteria oceny ofert, p. 1.2.1 SWZ

Silniki o pojemnościach skokowych poniżej 9 dm³, używane do napędu naszych autobusów miejskich, posiadają właściwe parametry techniczne i optymalną trwałość. Zgodnie z wymogami Zamawiającego, autobusy powinny spełniać surowe wymagania ekologiczne. Silniki o tych pojemnościach, są pod tym względem optymalnym rozwiązaniem. Zużywają mniej paliwa, są lżejsze, co wpływa na znaczne

zmniejszenie obciążenia tylnej osi. W warunkach komunikacji miejskiej, częściej niż silniki o większej pojemności, pracują w zakresie prędkości obrotowych maksymalnego momentu, dzięki czemu:

- zmniejsza się emisja, głównie tlenku węgla i węglowodorów,
- nie występuje częste zapychanie się filtra cząstek stałych, a tym samym częsta konieczność jego oczyszczania, wpływająca na zużycie paliwa i chwilowe znaczące zwiększenia emisji,
- stabilne są warunki reakcji katalitycznych.

Szczególnie, wymienione powyżej zalety stosowania w autobusach miejskich silników o pojemnościach skokowych pomiędzy 7 dm³ a 8 dm³, potwierdzone zostały w czasie wieloletnich badań oraz w eksploatacji.

W związku z powyższym, prosimy o zrównanie kryteriów oceny silników o pojemnościach skokowych poniżej 9 dm³, z silnikami o pojemnościach od 9 do 11 dm³.

Odpowiedź 4:

Zamawiający podtrzymuje zapis w rozdziale XIII Kryteria oceny ofert pkt 1.2.1 SWZ

Pytanie 5

Dot. Rozdziału XIII Kryteria oceny ofert, p. 1.2.2. SWZ

W naszych autobusach nowej generacji produkowanych od 2013 roku zasadniczo zmodyfikowano niezależne zawieszenie przednie zmieniając układ drążków reakcyjnych i jednocześnie wyposażając w dodatkowy amortyzator w celu zmniejszenia obciążeń dynamicznych, co znacząco zwiększa trwałość zawieszenia i zmniejsza pracochłonność oraz koszty obsługi, zapewniając większy komfort jazdy, lepsze parametry kinetyczne (średnica zawracania). Z naszych doświadczeń na kilkudziesięciu tysiącach autobusów wyposażonych w sztywną belkę lub niezależne zawieszenie powyższe rozwiązanie co do obsługi technicznej jest równoważne z belką sztywną. Ponadto zastosowanie zawieszenia niezależnego poprawia kierowność i wpływa na skrócenie drogi hamowania, szczególnie podczas jazdy po nierównej nawierzchni, zapewniając lepsze przyleganie opony do jezdni. Czy Zamawiający potraktuje powyższe rozwiązanie stosowane w naszych autobusach za równoważne z belką sztywną przedniego zawieszenia w kryteriach oceny technicznej ?

Odpowiedź 5:

Powyższe nie stanowi pytania do SWZ. Zamawiający dokona oceny ofert w kryteriach po ich złożeniu i otwarciu.

Pytanie 6

Dot. Rozdziału XIII Kryteria oceny ofert, p. 1.2.4. SWZ

Czy Zamawiający, mając na uwadze zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, i trwałość zamawianych autobusów, przyjmie jako optymalne i punktowane najwyżej, rozwiązanie panoramicznej szyby czołowej?

Rozwiązanie panoramicznej szyby czołowej bez słupka pionowego, dzielącego szybę na część prawą i lewą zapewnia:

- najlepszą widoczność bez ograniczników pola widzenia

- szerokie pole czynnego oczyszczania szyby czołowej przez wycieraczki
 - brak martwych obszarów obszaru obserwacji
 - usztywnianie nadwozia
 - największą wytrzymałość i bezpieczeństwo przy wywróceniu się pojazdu
 - równomierny nawiew, bez turbulencji nawiewanego, ogrzanego powietrza, pozwalający na wyeliminowanie rosznienia i zapewniający dobrą widoczność w każdych warunkach atmosferycznych
- Ponadto:
- po zastosowaniu folii ochronnej w dolnej części szyby, zwiększa się znacząco jej trwałość i odporność na uderzenia.
- Tym samym maleje liczba wymienianych szyb, a co za tym idzie, koszty ulegają wyraźnemu zmniejszeniu.

Odpowiedź 6:

Powyższe nie stanowi pytania do SWZ. Zamawiający dokona oceny ofert w kryteriach po ich złożeniu i otwarciu.