

Łomża, dnia 12.07.2021r.

WGK.271.1.2021

WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nr WGK.271.1.2021 pn.: „Dostawa elektrycznych autobusów miejskich oraz instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu”

Zamawiający, Miasto Łomża, działając na podstawie art. 135 ust. 2 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą Pzp”, udziela wyjaśnień treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zwanej dalej „SWZ”:

Pytanie nr 1:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w ppkt. 8.7.3. a) załącznika nr 10 w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia do SIWZ, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił:

„8.7.3. a) *Wymagania dotyczące rejestratora SBP-M:*

a) *Cyfrowy rejestrator wizji i fonii, wyposażony, w co najmniej 3 wymienne dyski SDD 2,5” o pojemności, co najmniej 1TB każdy (możliwość zamontowania jednocześnie 6 dysków twardych), zapisujący obraz ze wszystkich kamer z odpowiednimi parametrami dla kamer i prędkością minimum 15 klatek/s dla każdego kanału, pozwalający w rozdzielczości ustalonej dla kamer na minimalny czas zapisu 450 godzin obrazu dla wszystkich kamer”*

Prosimy o dopuszczenie zastosowania rejestratora wideo z kompresją obrazu H.265, który będzie obsługiwał maksymalnie 2 dyski umieszczone w wymiennych kieszeniach - w jednej kieszeni na dysk zostanie zamontowany dysk SSD 2TB, druga zostanie pusta w celu ew. rozbudowy pamięci dyskowej w przyszłości.

Uzasadnienie:

zastosowanie kompresji obrazu H.265 pozwala na zapis materiałów z 8 kamer w wymaganym przez Zamawiającego czasie 450 godzin, w wymaganej przez Zamawiającego jakości zapisu, na jednym dysku SSD o pojemności 2TB, druga zostanie pusta w celu ew. rozbudowy pamięci dyskowej w przyszłości.

Odповідź na pytanie nr 1:

NIE, w interesie Zamawiającego jest rejestrator zapewniający jak największą pojemność zapisu (6 dysków i powyżej). Nie dopuszczamy rejestratorów, w których nie ma możliwości zamontowania przynajmniej 6 dysków (patrz pytanie nr 68).

Pytanie nr 2:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w ppkt. 8.7.3. e) załącznika nr. 10, w Szczegółowym Opisie Przedmiotu Zamówienia do SIWZ, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił:

„8.7.3 e). *Wyposażony w minimum 4 wejścia USB, w tym 2 x USB 3.0;*

Prosimy o dopuszczenie rejestratora posiadającego 3 wejścia USB 3.0.

Odповідź na pytanie nr 2:

NIE, Zamawiający podtrzymuje zapis SWZ określone w Załączniku nr 10 do SWZ pn. „SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)” Pkt 8.7.3 e) (patrz pytanie nr 69).

Pytanie nr 3:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 25.2 Klimatyzacja kabiny kierowcy, ppkt 25.2.1 i 25.2.2

W opisie przedmiotu zamówienia Zamawiający określił, że: „kierowca musi mieć możliwość sterowania

klimatyzacją w kabinie kierowcy wg. własnych potrzeb niezależnie do przestrzeni pasażerskiej” oraz, że w przypadku kabiny kierowcy zastosowane musi być „urządzenie klimatyzacyjne z funkcją niezależnego sterowania pracą i regulacji temperatury”. Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający uzna powyższe wymagania za spełnione, w przypadku zastosowania w oferowanym autobusie zależnego systemu ogrzewania i klimatyzacji, umożliwiającego kierowcy sterowanie temperaturą w kabinie kierowcy, niezależnie od temperatury w przestrzeni pasażerskiej.

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający uzna powyższe wymagania za spełnione, w przypadku zastosowania w oferowanym autobusie zależnego systemu ogrzewania i klimatyzacji, umożliwiającego kierowcy sterowanie temperaturą w kabinie kierowcy, niezależnie od temperatury w przestrzeni pasażerskiej.

Pytanie nr 4:

Dotyczy: SWZ rozdz. XX, pkt 2, ppkt 1, lit. D, oraz SWZ rozdz. V, pkt 1, ppkt 1, tiret drugie
Opisując zasady przyznawania punktów w Kryterium nr 4 „Zużycie energii elektrycznej (w kWh/100 km)” Zamawiający wyjaśnił, że dokona oceny poszczególnych ofert w zakresie w/w parametru w oparciu o wartości zużycia energii elektrycznej wg E-SORT 2. W treści SWZ Zamawiający dodatkowo określił wymaganie, iż każdy Wykonawca zobowiązany jest złożyć wraz z ofertą „Protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu E-SORT 2, dla oferowanego autobusu”.

Nie ulega kwestii, iż Zamawiający w trakcie oceny ofert powinien porównywać ze sobą tylko te wielkości, które zostały zmierzone w oparciu o tę samą procedurę badawczą i wykorzystanie w tym przypadku protokołów E-SORT 2 spełnia powyższy warunek. Pragniemy jednak zwrócić uwagę, iż istotnym parametrem mającym znaczący wpływ na ilość zużytej energii elektrycznej przez poszczególne autobusy jest ich masa własna, a w szczególności masa zastosowanych baterii trakcyjnych. Użycie przez Zamawiającego jedynie ogólnie sformułowanego wymogu: „E-SORT 2, dla oferowanego autobusu” mogłoby doprowadzić do zaistnienia faktu nieuczciwej konkurencji polegającej na zaoferowaniu przez potencjalnego Wykonawcę autobusu wyposażonego w baterie trakcyjne o maksymalnej pojemności (pojemność baterii trakcyjnych stanowi również kryterium punktowane), oraz przedstawienie jednocześnie wraz z ofertą protokołu E-SORT 2 opracowanego dla autobusu o minimalnej pojemności baterii trakcyjnych, a co za tym idzie – znacząco mniejszej masie własnej, zużywającego dzięki temu mniej energii elektrycznej.

W związku z powyższym prosimy, aby Zamawiający doprecyzował, iż użyte w SWZ określenia „E-SORT 2, dla oferowanego autobusu”, określa w szczególności, iż złożony przez każdego Wykonawcę protokół E-SORT 2 został opracowany dla autobusu zgodnego z oferowanym w zakresie pojemności baterii trakcyjnych.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający potwierdza, że zapis „Protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu E-SORT 2, dla oferowanego autobusu” zawiera wymaganie by złożony przez każdego Wykonawcę protokół E-SORT 2 został opracowany dla autobusu zgodnego z oferowanym w zakresie pojemności baterii trakcyjnych.

Pytanie nr 5:

Dotyczy: SWZ rozdz. XX, pkt 2, ppkt 1, lit. D

W Rozdziale XX SWZ Zamawiający opisał kryteria oceny ofert, w szczególności sposób oceny wg „Kryterium nr 4 – Zużycie energii elektrycznej (w kWh/100 km) wg E-SORT 2 (E)”, określając wagę tego kryterium na 10%, co oznacza, iż Zamawiający planuje przyznać ocenianym ofertom – biorąc pod uwagę w/w kryterium – maksymalnie 10 pkt.

W naszej ocenie zastosowana przez Zamawiającego metoda przyznawania punktów w Kryterium „Zużycie energii elektrycznej...”, polegająca na przyznawaniu określonej przez Zamawiającego liczby punktów w zależności od procentowych różnic wartości zużycia energii elektrycznej deklarowanej przez poszczególnych Wykonawców, premiuje niewspółmiernie wysoko oferty różniące się nieistotnie pod względem deklarowanej ilości zużywanej energii elektrycznej, nie odzwierciedlając w ten sposób rzeczywistych korzyści jakie może odnieść Zamawiający z faktu ostatecznego wyboru oferty ocenionej

wyżej wg pozostałych kryteriów, różniące się jedynie nieznacznie pod względem deklarowanej wartości zużycia energii elektrycznej.

Nie kwestionując zasadności oceny złożonych ofert również wg kryterium „Zużycie energii elektrycznej (w kWh/100 km) wg E-SORT 2 (E)”, oraz wagi w/w kryterium określonej przez wykonawcę na 10 % (możliwość uzyskania 10 punktów), wnioskujemy o zastosowanie proporcjonalnego sposobu przyznawania punktów jako metody bardziej racjonalnej z punktu widzenia korzyści uzyskiwanych przez Zamawiającego, wynikających z różnic ilości zużywanej energii elektrycznej przez oferowane autobusy, deklarowanych zgodnie z E-SORT 2 przez poszczególnych Wykonawców.

W związku z powyższym prosimy o zastosowanie w przypadku Kryterium nr 4 oceny proporcjonalnej opartej na poniższym wzorze:

$$E_n = \frac{E_{min.}}{E_{bad.}} \times 10 \text{ pkt}$$

gdzie:

E_n – ilość punktów oferty badanej w kryterium D

$E_{min.}$ – najniższe zaoferowane zużycie energii elektrycznej wg E-SORT 2 na 100 km

$E_{bad.}$ - zużycie energii elektrycznej wg E-SORT 2 na 100 km oferty badanej (ocenianej)

10 pkt. – wskaźnik stały, waga kryterium

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający podtrzymuje opublikowane kryteria i metody ich obliczania.

Pytanie nr 6:

W Zał. nr 10 OPZ dla części 1 – autobusu elektrycznego w punkcie 5.1.3. Zamawiający pisze „Skrzydła drzwi wejścia „2” i „3” otwierane na zewnątrz nadwozia odskokowo – przesuwne”.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w zaoferowanych pojazdach drzwi otwieranych do wewnątrz? Jest to rozwiązanie powszechnie stosowane w autobusach komunikacji miejskiej.

Odpowiedź na pytanie nr 6:

NIE, Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 7:

Zamawiający w Zał. nr 10 OPZ dla części 1 w ppkt. 32.1 „OGRANICZONA AUTORYZACJA, ZABEZPIECZENIA SERWISOWE, PROGRAMY, LICENCJE” pisze:

„Wykonawca udzieli MPK w Łomży sp. z o. o. ograniczonej autoryzacji na wykonywanie prac obsługowo-naprawczych mających na celu utrzymanie dostarczonych autobusów w bieżącej eksploatacji. Wszystkie naprawy gwarancyjne będą wykonywane przez serwis producenta pojazdu.”

Zamawiający z racji uzyskania autoryzacji wewnętrznej nabywa uprawnienia jak i obowiązki co do charakteru współpracy z Wykonawcą w określonym szczegółowo zakresie. Uprawnienie do wykonywania prac obsługowo-naprawczych w okresie udzielonej gwarancji zakłada również wykonywanie napraw gwarancyjnych. W związku z przywołaną argumentacją prosimy, aby Zamawiający zmienił zapis:

„Wszystkie naprawy gwarancyjne będą wykonywane przez serwis producenta pojazdu.”,
na zapis:

„ Naprawy poza zakresem określonym w ramach udzielonej autoryzacji będą wykonywane przez serwis producenta pojazdu”

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający nie zmienia opublikowanego zapisu SWZ.

Pytanie nr 8:

W celu dokonania szczegółowej, rzetelnej kalkulacji kosztów stanowiących istotny element ceny oferty dla części 1 zamówienia, a wynikających z wymaganych przez Zamawiającego poszczególnych okresów gwarancji, prosimy o podanie planowanych przebiegów rocznych w km, jakie wykonywać będą zakupione w ramach przetargu *WGK.271.1.2021 autobusy*.

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Planowane przebiegi roczne 60.000 – 70.000 km.

Pytanie nr 9:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 4.6.

Wnosimy o dopuszczenie wysokiej jakości tworzywa sztucznego ABS jako alternatywnego niekorozyjnego materiału do wykonania niektórych z zewnętrznych pokryw obsługowych (np. kłapa akumulatorowa, chłodnicy). Materiał ten charakteryzuje się wysoką odpornością na uderzenia oraz na wysoką jak i niską temperaturę otoczenia.

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie wysokiej jakości tworzyw sztucznych (np. ABS) jako alternatywnego niekorozyjnego materiału do wykonania niektórych z zewnętrznych pokryw obsługowych (np. kłapa akumulatorowa, chłodnicy).

Pytanie nr 10:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 7.4.1. lit. c):

Wnosimy o dopuszczenie pochylni do wjazdu osób na wózku inwalidzkim o długości minimalnej mniejszej niż wymagane przez Zamawiającego 120 cm.

Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 lub M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej [2015/922] nie precyzuje długości pochylni do wjazdu osób na wózku inwalidzkim, jedynie jej szerokość - minimalnie 800 mm. Wykonawca posiada w swojej ofercie kilka rodzajów ramp od różnych, renomowanych dostawców ramp na rynku europejskim i wszystkie spełniają wymagania Regulaminu nr 107 EKG ONZ

Zatem Zamawiający, stojąc na straży maksymalnej konkurencyjności postępowania, nie powinien ograniczać możliwości udziału w nim podmiotów, posiadających parametry określone w normach obowiązujących jako przepisy prawa.

Reasumując, wnosimy o modyfikację treści ww. pkt poprzez usunięcie lit. c) w całości.

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 7.4.1. lit. c) na treść: „*Długość min. 80 cm, zalecana 120 cm.*” (patrz pytania nr 11 i 201).

Pytanie nr 11:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 7.4.2.

W konsekwencji Wniosku nr 2 wnosimy również o wykreślenie zapisu dotyczącego zabezpieczenia przed zjeżdżaniem wózka na boki podczas korzystania z rampy w środkowych drzwiach autobusu.

Zapis ten dotyczy tylko i wyłącznie rampy o długości powyżej 1200 mm wg punktu 3.11.4.1.4. Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 lub M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej [2015/922].

W związku z tym, że wykonawca nie posiada rampy o takiej długości, gdyż nie jest ona wymagana przepisami prawa, wnosimy jak na wstępie o wykreślenie ww. zapisu celem zwiększenie konkurencyjności w niniejszym postępowaniu.

Odpowiedź na pytanie nr 11:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 7.4.2 na treść:

„W przypadku zastosowania rampy o długości min. 120 cm nachylenie pochylni wysuniętej lub rozłożonej na krawężniku o wysokości 150 mm nie może przekraczać 12% (zalecane maks. 8% nachylenia). Zabezpieczona przed zjeżdżaniem wózka na boki. W przypadku zastosowania rampy o

długości mniejszej niż 120 cm zabezpieczenie przed zjeżdżaniem wózków jest niewymagane.” (patrz pytania nr 10, 201).

Pytanie nr 12:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 7.6.4.

Wnosimy o dopuszczenie montażu foteli dostępnych z poziomu niskiej podłogi do podestów w obszarze nadkoli.

Ze względów konstrukcyjnych nie istnieje możliwość montażu wszystkich foteli dostępnych z niskiej podłogi w tym obszarze do ścian bocznych autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 12:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 7.6.4 na treść:

„Mocowanie foteli pasażerskich: fotele dostępne z poziomu niskiej podłogi muszą być mocowane do ścian bocznych autobusu celem łatwego zmywania podłogi. W obszarze nadkoli dopuszcza się montaż foteli dostępnych z poziomu niskiej podłogi do podestów. Śruby mocujące stelaże i fotele bezwzględnie wykonane w technologii nierdzewnej.”

Pytanie nr 13:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 10.3.1.

Wnosimy o uszczegółowienie wymagania dostarczenie z ofertą protokołu testów E-SORT-2 poprzez dodanie zapisu, że test powinien być wykonany z udziałem autobusu, który będzie identyczny z autobusami oferowanymi, co najmniej w następującym zakresie: marka i typ autobus, marka i typ silnika/silników, marka i typ skrzyni biegów (o ile występuje), wymiary zewnętrzne oraz producent i model ogumienia (dopuszcza się zastosowanie w pojazdach oferowanych ogumienia nowszej generacji o niższych oporach toczenia niż w autobusie testowanym).

Takie doprecyzowanie zagwarantuje Zamawiającemu porównywalność wyników testu na pojazdach z takim samym jak oferowany układem napędowym.

Rodzaj układu napędowego i zastosowane w nim rozwiązania i komponenty mają kolosalny wpływ na zużycie energii autobusu.

Wiadomym jest, że wyniki przeprowadzonych testów różnią się np. pomiędzy pojazdem napędzanym silnikiem centralnym, a tym samym pojazdem wyposażonym w silniki umieszczone w tylnej osi.

Zapis obecnie obowiązujący umożliwiłby dostarczenie przez oferenta testu E-SORT dla rozwiązania bardziej ekonomicznego, a następnie- zaoferowanie i dostarczenie pojazdu z rozwiązaniem tańszego napędu o gorszym zużyciu energii, niż podane w E-SORCIE.

Mając na względzie pełną porównywalność ofert wnosimy jak na wstępie.

Odpowiedź na pytanie nr 13:

Zamawiający potwierdza, że zapis „*Protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu E-SORT 2, dla oferowanego autobusu*” oznacza wymaganie by złożony przez każdego Wykonawcę protokół E-SORT 2 został opracowany dla autobusu zgodnego z oferowanym w zakresie: marka i typ autobusu, marka i typ silnika/silników, marka i typ skrzyni biegów (o ile występuje), wymiary zewnętrzne oraz producent i model ogumienia.

Pytanie nr 14:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 10.4. lir d):

Wnosimy o uznanie, jako równoważnego rozwiązania, w którym blokada ruszenia realizowana jest poprzez wyjęcie przez kierowcę kluczyka ze stacyjki, bez dodatkowego ukrytego włącznika.

Uzasadnienie:

Z punktu widzenia kierowcy nieistotne jest, czy autobus posiada dodatkowy włącznik, czy też kierowca użyje kluczyka. Ponadto ze względów bezpieczeństwa kierowca nie powinien w żadnej sytuacji opuszczać swojego stanowiska bez wyjęcia kluczyka stacyjki.

Odpowiedź na pytanie nr 14:

Zamawiający nie precyzuje sposobu zabezpieczenia, a zatem dopuszcza rozwiązanie, w którym blokada ruszenia realizowana jest poprzez wyjęcie przez kierowcę kluczyka ze stacyjki, bez dodatkowego ukrytego włącznika.

Pytanie nr 15:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 11.2.

W celu dobrania właściwej pojemności baterii trakcyjnych oraz policzenia kosztu ich gwarancji wnosimy o podanie następujących danych dotyczących linii obsługiwanych przez autobusy elektryczne będące przedmiotem zamówienia:

- Maksymalny przebieg dzienny w km
- Długość linii/trasy w km
- Średnia prędkość handlowa
- Przebieg roczny
- Liczba i typ ładowań w ciągu doby
- Czas dostępny na poszczególne ładowania
- Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami
- Odległość trasa – zajezdnia
- Topografia trasy

Powyższe dane są niezbędne do prawidłowego oszacowania ceny przedmiotu zamówienia, gdyż gwarancja na baterie jest jej istotnym elementem.

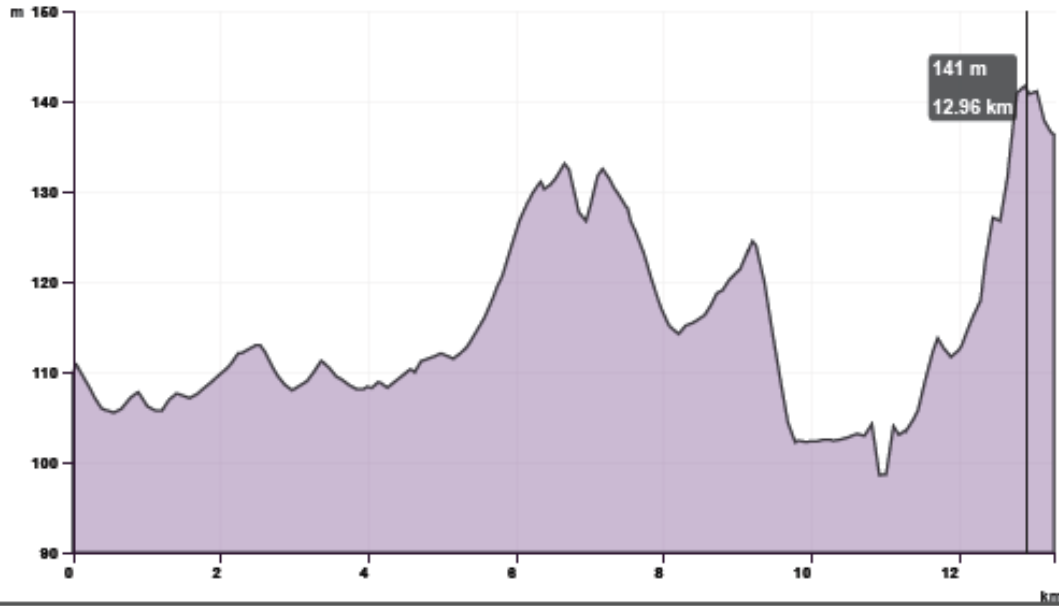
Bez znajomości ww. parametrów eksploatacyjnych taki szacunek nie będzie możliwy.

Odpowiedź na pytanie nr 15:

Dane eksploatacyjne MPK w Łomży sp z o.o. (patrz pytanie nr 186):

- Maksymalny przebieg dzienny w km 157 km, jedna zmiana, 288km dwie zmiany, średnia 133 km.
- Długość linii/trasy w km – 15 km.
- Średnia prędkość handlowa – 22,85 km/h
- Maksymalny przebieg roczny 1 autobusu 63067 km (za 2019 rok)
- Liczba i typ ładowań w ciągu doby – planowane ładowanie tylko na terenie zajezdni w godzinach nocnych
- Czas dostępny na poszczególne ładowania - 8 godz.
- Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami – planowane ładowanie tylko na terenie zajezdni po wykonaniu dziennej pracy tj. ok. 288 km.
- Odległość trasa – zajezdnia 3 km
- Topografia trasy: podajemy trasy na których autobusy elektryczne będą najczęściej eksploatowane (załączniki nr 5-8 do wyjaśnień treści SWZ).
 - o Linia 1 trasa Łomża – Marianowo (pomiar co 100m)

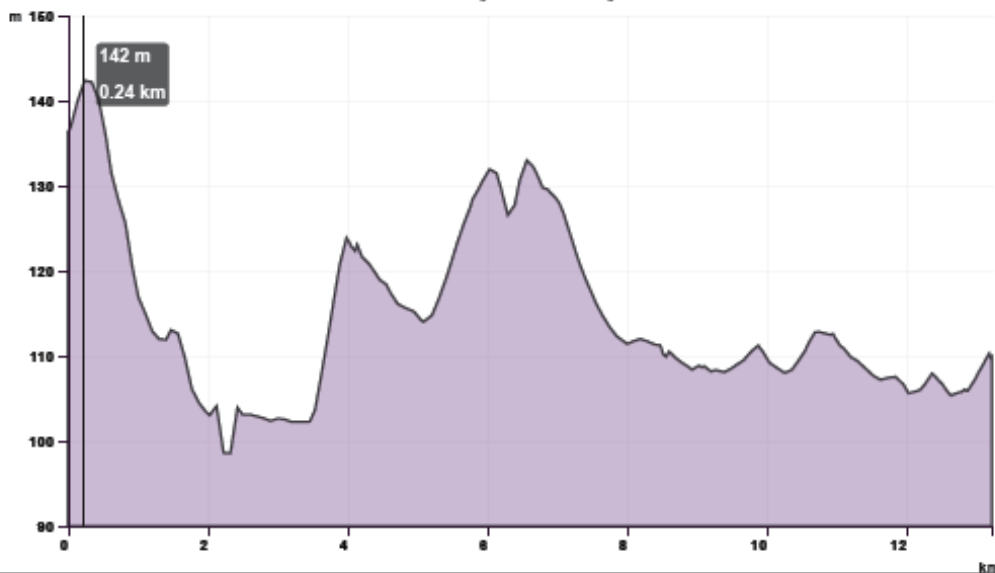
Profil wysokościowy



Parametry wygenerowanego profilu	
Długość profilu	13.30 km
Maksymalna wysokość	141.73 m
Minimalna wysokość	98.61 m
Różnica wysokości	26.68 m
Średnie nachylenie	0.20%
Średnia wysokość	114.82 m
Całkowity wznios	107.32 m
Całkowity spadek	80.64 m

- o Linia 1 trasa Marianowo – Łomża (pomiar co 100 m)

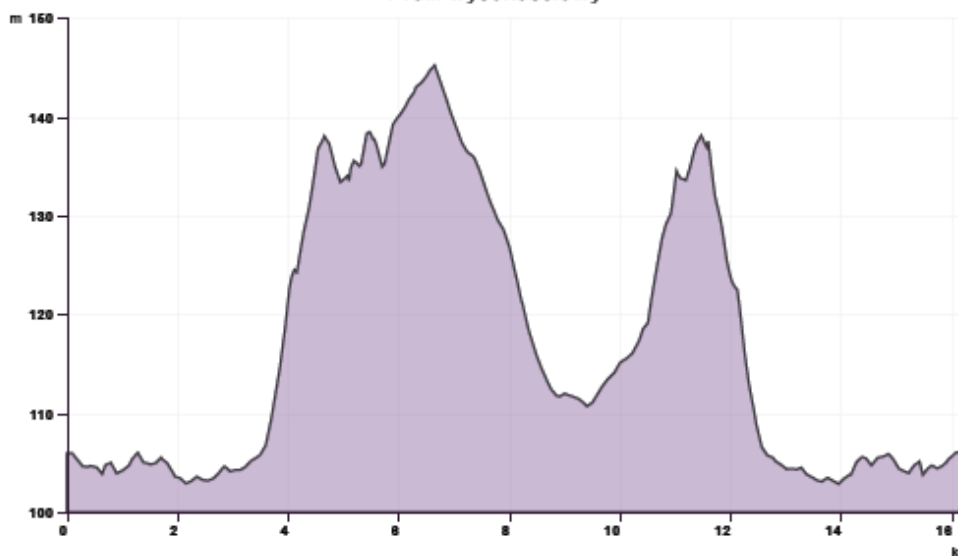
Profil wysokościowy



Parametry wygenerowanego profilu	
Długość profilu	13.22 km
Maksymalna wysokość	142.44 m
Minimalna wysokość	98.60 m
Różnica wysokości	-26.39 m
Średnie nachylenie	-0.20%
Średnia wysokość	114.51 m
Całkowity wznios	78.67 m
Całkowity spadek	105.06 m

o Linia 8 (pomiar co 100 m)

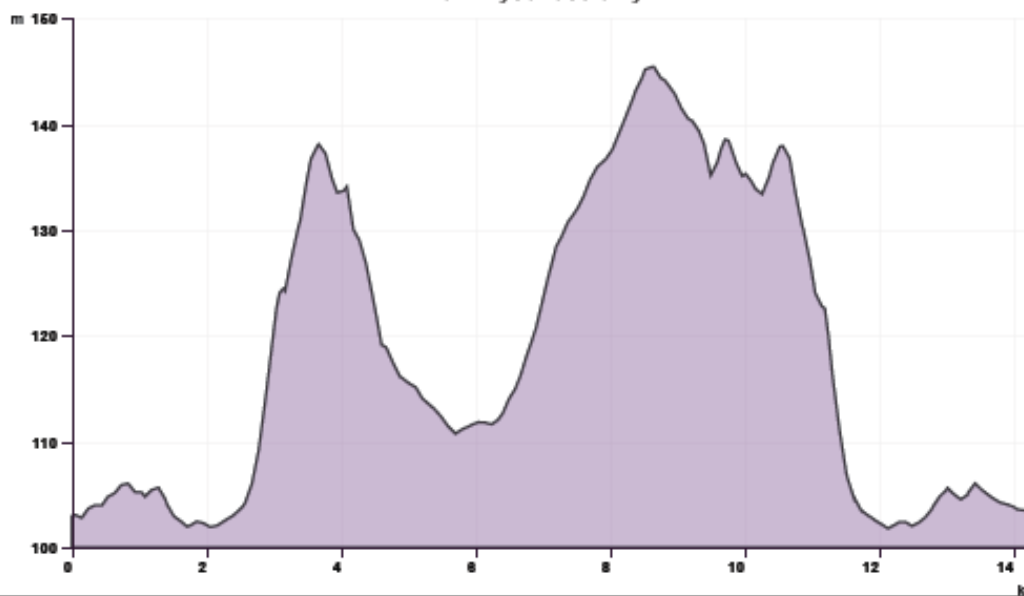
Profil wysokościowy



Parametry wygenerowanego profilu	
Długość profilu	16.23 km
Maksymalna wysokość	145.22 m
Minimalna wysokość	102.85 m
Różnica wysokości	-0.05 m
Średnie nachylenie	-0.00%
Średnia wysokość	118.11 m
Całkowity wznios	94.43 m
Całkowity spadek	94.48 m

o Linia 10 (pomiar co 100 m)

Profil wysokościowy



Parametry wygenerowanego profilu	
Długość profilu	14.26 km
Maksymalna wysokość	145.43 m
Minimalna wysokość	101.80 m
Różnica wysokości	0.02 m
Średnie nachylenie	0.00%
Średnia wysokość	119.06 m
Całkowity wznios	90.61 m
Całkowity spadek	90.59 m

Pytanie nr 16:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 13.4

1) Zamawiający w punkcie 13.4 pisze, że ładowarkę należy podłączyć do instalacji. Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający we własnym zakresie przygotowuje instalację zasilającą z odpowiednim gniazdem siłowym.

2) W przypadku, w którym to na wykonawcy będzie spoczywał obowiązek przygotowania instalacji, proszę o:

- wskazanie punktu zasilania,
- określenie odległości pomiędzy punktem zasilania a miejsce ulokowania ładowarki,
- czy konieczne będą jakieś prace drogowe wymagane do przeprowadzenia instalacji,
- czy należy wykonać utwardzenie terenu pod ładowarkę mobilną?

Odpowiedź na pytanie nr 16:

Zamawiający we własnym zakresie przygotowuje instalację zasilającą z odpowiednim gniazdem siłowym -
Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ.

Pytanie nr 17:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Jaka jest wymagana kolorystyka ładowarek? Prosimy o podanie koloru wg palety RAL.

Odpowiedź na pytanie nr 17:

Zamawiający nie stawia wymagań w tym zakresie. Kolorystyka ładowarek do uzgodnienia po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 18:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Czy Zamawiający dopuści, aby poziom hałasu był do 70dB (taki sam jak dla ładowarek z zadania nr 2).

Odpowiedź na pytanie nr 18:

Zamawiający dopuści, emitowany poziom hałasu ładowarek do 70dB (patrz pytania nr 63, 73).

Pytanie nr 19:

Dotyczy: Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Czy Zamawiający dopuści, aby moc pojedynczego modułu zwiększyć do 60kW?

Na dzień dzisiejszy moduły 60 kW są standardowymi modułami najbardziej powszechnymi na rynku ładowarek plug in.

Odpowiedź na pytanie nr 19:

TAK

Pytanie nr 20:

Część 1: Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy w których szyba okna kierowcy będzie przesuwana, pojedyncza, elektrycznie ogrzewana?

Odpowiedź na pytanie nr 20:

NIE

Pytanie nr 21:

Część 1: Zamawiający w pkt 23.1.5. OPZ określił: W przypadku, gdy pojazd będzie wyposażony w akumulatory systemowe (24V), Zamawiający zastrzega, że powinny być one tak podłączone (np. doładowywane z baterii trakcyjnych), aby była możliwość włączenia ładowania baterii trakcyjnych nawet, gdy akumulatory systemowe ulegną rozładowaniu.

Czy Zamawiający uzna za spełnienie poniższego warunku dotyczącego pkt 23.1.5.OPZ:

Baterie trakcyjne (wysokie napięcie) posiadają podłączenie i ładowanie baterii systemowych (niskie napięcie) w normalnym stanie. W przypadku całkowitego rozładowania akumulatorów systemowych

(niskiego napięcia) nie możemy włączyć układu elektrycznego autobusu, ponieważ do uruchomienia układu elektrycznego autobusu potrzebne jest napięcie 24V. Nawet po podłączeniu ładowarki HV system nie uruchomi się. W tym stanie istnieje standardowe gniazdo (gniazdo NATO (24V), zdjęcie jak poniżej) do ładowania akumulatorów niskonapięciowych. Po podłączeniu do tego gniazdka włącza się instalacja elektryczna i nie trzeba czekać na pełne naładowanie akumulatora 24V.



Odpowiedź na pytanie nr 21:

TAK

Pytanie nr 22:

Część 1: Prosimy o podanie, jaki maksymalny przebieg mogą mieć autobusy w momencie dostawy do Zamawiającego. Wynika to z konieczności kalkulacji kosztów niezbędnych do dostarczenia pojazdów.

Odpowiedź na pytanie nr 22:

600 km

Pytanie nr 23:

Część 1: Zamawiający wymaga dostarczenia przed dostawą odpisu „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu” lub „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu WE” wraz z załącznikami oferowanego typu autobusu. Świadectwo homologacji typu pojazdu jest dla Zamawiającego nieprzydatne. Jest to dokument liczący ok. 200 stron i najczęściej jest w obcym języku (z uwagi na duży koszt homologacji, krajowi producenci homologują swoje pojazdy za granicą) co koszt tłumaczenia znacznie wpłynie na cenę końcową oferty. Prosimy zatem o rezygnację z dostarczenia tego dokumentu.

Świadectwo zgodności WE pojazdu dostarczane wraz z pojazdem będzie zawierać wszystkie niezbędne informacje (dane silnika, wymiary, masy, liczbę miejsc, wartości emisji zanieczyszczeń, itp.)

Odpowiedź na pytanie nr 23:

NIE, Zamawiający pozostawia zapisy SWZ bez zmian.

Pytanie nr 24:

Część 1: Zwracam się z wnioskiem o modyfikację treści par. 1 ust. 10 poprzez zastąpienie terminu 14 dni na dostarczenia odpowiednich dokumentów dotyczących rejestracji na termin 21 dni. Zasadność wniosku wynika z ewentualnej konieczności dokonania przetłumaczenia dokumentów na j. polski.

Odpowiedź na pytanie nr 24:

Zamawiający nie wyraża zgody na dostarczenie odpowiednich dokumentów dotyczących rejestracji w terminie 21 dni.

Pytanie nr 25:

Część 1: Zwracam się z wnioskiem o modyfikację treści par. 4 ust. 11 poprzez dopuszczenia dokonania cesji wierzytelności za zgodą Zamawiającego na rzecz instytucji finansującej. Wprowadzony zakaz cesji utrudnia możliwość uzyskania finansowania na realizację kontraktu.

Odpowiedź na pytanie nr 25:

Zamawiający nie wyraża zgody na dokonanie cesji wierzytelności za zgodą Zamawiającego na rzecz instytucji finansującej i pozostawia bez zmian zapis we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 4 ust. 11.

Pytanie nr 26:

Część 1: Zwracam się z wnioskiem o modyfikację treści par. 5 ust. 11 zdanie pierwsze poprzez nadanie mu treści: „Wykonawca zobowiązuje się do uzupełnienia dokumentów wymaganych do rejestracji pojazdu na każde życzenie Zamawiającego, które znajduje oparcie w decyzji odpowiedniego organu dokonującego rejestracji pojazdu”.

Odpowiedź na pytanie nr 26:

Zamawiający pozostawia bez zmian zapis we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 5 ust. 11.

Pytanie nr 27:

Część 1: Zwracam się z wnioskiem o modyfikację treści par. 6 ust. 3 poprzez odstąpienie do comiesięcznego wykonywania przeglądów określonych w tej części umowy i zastąpienie tego obowiązku, koniecznością dokonywania przeglądów raz w roku.

Odpowiedź na pytanie nr 27:

Zamawiający pozostawia bez zmian zapis we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 6 ust. 3.

Pytanie nr 28:

Część 1: Zwracam się z wnioskiem o modyfikację treści par. 6 ust. 15 poprzez zastąpienie terminu 14 dni roboczych na dokonanie naprawy pojazdu w szczególnych sytuacjach na termin 21 dni roboczych.

Odpowiedź na pytanie nr 28:

Zamawiający nie wyraża zgody na zastąpienie terminu 14 dni roboczych na dokonanie naprawy pojazdu w szczególnych sytuacjach na termin 21 dni roboczych.

Pytanie nr 29:

Część 1: Zwracam się z wnioskiem o modyfikację treści par. 7 ust. 1 umowy poprzez naliczanie kar od ceny brutto za poszczególne autobus, a nie od wartości brutto całej umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 29:

Zamawiający nie wyraża zgody na modyfikację treści § 7 ust. 1 poprzez naliczanie kar od ceny brutto za poszczególne autobus.

Pytanie nr 30:

Część 1: Zwracam się z wnioskiem o usunięcie z umowy par. 7 ust. 1 pkt 7 – albowiem zastrzeżona kara umowna jest kolejną karą za ten sam przypadek. W przypadku dostarczenia autobusu niezgodnego z opisem przedmiotu zamówienia, będzie to podstawa, albo do odstąpienia od umowy za co naliczycie Państwo karę umowną albo do naliczenia kary za zwłokę w dostawie autobusu do czasu usunięcia niezgodności, za co również możecie Państwo naliczyć karę.

Odpowiedź na pytanie nr 30:

Zamawiający pozostawia bez zmian zapis w powyższym zakresie we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 7 ust. 1 pkt 7.

Pytanie nr 31:

Część 1: Zwracam się z wnioskiem o modyfikację par. 7 ust. 7 poprzez zmniejszenie maksymalnego pułapu kar umownych z 40% wynagrodzenia brutto umowy do 25%.

Odpowiedź na pytanie nr 31:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisu we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 7 ust. 7. We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 7 ust. 7 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„Łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić strony nie może przekroczyć 30% wynagrodzenia umownego netto, o którym mowa w § 3 ust. 1 niniejszej umowy.”.

Pytanie nr 32:

Część 1: Zwracam się z wnioskiem o modyfikację treści par. 8 ust. 1 pkt 5 poprzez wykreślenie zapisu dotyczącego obowiązków wynikających z gwarancji i rękojmi.

Odpowiedź na pytanie nr 32:

Zamawiający ze wzoru umowy usuwa zapis: „lub z gwarancji i rękojmi”. We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 8 ust. 1 pkt 5 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„5) w przypadku, gdy Wykonawca nie realizuje istotnych postanowień umowy, w tym w szczególności w zakresie dostawy.”.

Pytanie nr 33:

Część 1: Zakres przedmiotowy postępowania jest znacznie szerszy niż dostawa samych autobusów – obejmuje również dostawę dokumentacji, oprogramowania, narzędzi do diagnostyki i obsługi technicznej oraz stacji ładowania. Celem uzyskania najbardziej konkurencyjnych cen zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu składania ofert do 19 lipca 2021 r.

Odpowiedź na pytanie nr 33:

Zamawiający wydłuża termin składania ofert do dnia 17.08.2021 r.

Pytanie nr 34:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 21 Układ smarowania, ppkt 21.2.1.

W opisie przedmiotu zamówienia Zamawiający określił, że w przypadku zastosowania w oferowanym autobusie automatycznego systemu centralnego smarowania wymaga wyposażenia w/w systemu w:

„Zasilany elektrycznie agregat pompujący na smar półpłynny wg PN-85/C-04095 (NLGI2)...”. Według naszej wiedzy norma PN-85/C-04095 nie jest już dokumentem obowiązującym w zakresie podziału środków smarnych na klasy (została wycofana), a smar wg klasyfikacji NLGI 2 określany jest jako „standardowy smar, miękki”, a nie „półpłynny”.

W naszych obecnie produkowanych autobusach miejskich z powodzeniem stosujemy automatyczne systemy centralnego smarowania na smar półpłynny klasy NLGI 0.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach automatycznego systemu smarowania pracującego z wykorzystaniem smaru półpłynnego klasy NLGI 0?

Odpowiedź na pytanie nr 34:

TAK

Pytanie nr 35:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 21 Układ smarowania, ppkt 21.2.6.

W opisie przedmiotu zamówienia - określając szczegółowe wymagania odnośnie „Układu smarowania” - Zamawiający pisze: „Sterownik pracy systemu smarowania z możliwością odczytu po podłączeniu programu diagnostycznego.”

Oferowany przez nas automatyczny system centralnego smarowania umożliwia – zgodnie z wymaganiami Zamawiającego – przeprowadzenie diagnozy układu sterowania, prosimy jednak o doprecyzowanie, czy Zamawiający wymaga dostarczenia - razem z autobusami – specjalistycznego

urządzenia diagnostycznego dedykowanego do współpracy z zastosowanymi automatycznymi układami smarowania?

Odpowiedź na pytanie nr 35:

Jeżeli system centralnego smarowania ma możliwość sygnalizacji błędu działania na wyświetlaczu kierowcy (deska rozdzielcza kierowcy) nie ma potrzeby dostarczania specjalistycznego sprzętu do diagnostyki układu centralnego smarowania.

Pytanie nr 36:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 23 „UKŁAD ELEKTRYCZNY...”, ppkt 23.1.5.

W opisie przedmiotu zamówienia - przedstawiając wymagania odnośnie funkcjonalności systemu ładowania baterii trakcyjnych Zamawiający wskazuje, iż należy zapewnić „...możliwość włączenia ładowania baterii trakcyjnych nawet, gdy akumulatory systemowe ulegną rozładowaniu.”

Pragniemy poinformować, że ze względów technicznych niemożliwe jest zrealizowanie wymaganej przez Zamawiającego funkcjonalności. Rozpoczęcie ładowania baterii trakcyjnych możliwe jest jedynie w sytuacji, gdy baterie systemowe 24V wykazują minimalne, wymagane w celu uruchomienia systemów napięcie. Wynika to z konieczności zapewnienia komunikacji między ładowarką baterii trakcyjnych i określonymi systemami pokładowymi autobusu – zasilanymi z baterii systemowych 24V – przed rozpoczęciem ładowania baterii trakcyjnych. Niezbędne jest również zapewnienie zasilania 24V układowi sterowania ładowaniem baterii trakcyjnych. W momencie jednak, gdy ładowanie baterii trakcyjnych rozpocznie się przy minimalnym napięciu baterii systemowych, baterie te również będą doładowywane.

Pragniemy jednocześnie wyjaśnić, że w przypadku autobusów elektrycznych całkowite rozładowanie baterii systemowych 24V jest co prawda możliwe (np. w efekcie pozostawienia włączonych na długi okres czasu świateł pozycyjnych, czy świateł awaryjnych), ale - inaczej niż w przypadku autobusów o klasycznym układzie napędowym - mało prawdopodobne, ze względu na dużo większą – w autobusach elektrycznych - rezerwę pojemności baterii systemowych.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o zrezygnowanie z wymogu zapewnienia możliwości „...włączenia ładowania baterii trakcyjnych nawet, gdy akumulatory systemowe ulegną rozładowaniu”.

Odpowiedź na pytanie nr 36:

W przypadku, gdy pojazd będzie wyposażony w akumulatory systemowe (24V), Zamawiający dopuszcza możliwość włączenia ładowania baterii trakcyjnych nawet, gdy akumulatory systemowe ulegną rozładowaniu.

Pytanie nr 37:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 7 Nadwozie autobusu – PRZESTRZEŃ PASAŻERSKA, ppkt 7.6.1.

Przedstawiając wymagania dotyczące foteli pasażerskich Zamawiający wskazuje, że powinny być one wykonane „...z tworzywa wandaloodpornego z zabezpieczeniem pleców siedzeń przed podpalaniem i rysowaniem (np. wkładkami ze stali nierdzewnej – kwasoodpornej)...”

W naszych autobusach montujemy wandaloodporne siedzenia pasażerskie charakteryzujące się następującymi cechami:

- wykonana tapicerka „na twardo” uniemożliwia przecięcie jej ostrym narzędziem
- gładka powierzchnia tylnej części oparcia utrudnia pisanie po niej, lub nanoszenie różnego rodzaju graffiti, jednocześnie ułatwia ewentualne jej oczyszczenie
- tworzywo z którego wykonana jest skorupa siedzenia spełnia wymagania najnowszej normy R118-03 odnośnie palności
- konstrukcja siedzenia umożliwia wymianę jedynie tylnej części skorupy siedzenia w przypadku jej uszkodzenia, co w znacznym stopniu skraca czas ewentualnej naprawy i ogranicza jej koszt
- montowane w naszych autobusach siedzenia pasażerskie są najłżejsze spośród stosowanych w komunikacji miejskiej na rynku europejskim

Walka producentów elementów składowych konstrukcji pojazdów komunikacji miejskiej o ograniczanie masy poszczególnych komponentów jest obecnie kierunkiem całkowicie zgodnym z oczekiwaniami

producentów pojazdów. Całkowita masa pojazdu jest szczególnie istotna w przypadku elektrycznych autobusów komunikacji miejskiej, dlatego nie stosujemy w naszych autobusach siedzeń posiadających stalowe elementy zabezpieczające przed ewentualnym wandalizmem ze strony pasażerów.

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje zastosowanie w oferowanych autobusach siedzeń pasażerskich charakteryzującymi się cechami wymienionymi powyżej, nie wyposażonych w stalowe zabezpieczenia pleców siedzeń?

Odpowiedź na pytanie nr 37:

MPK w Łomży z doświadczenia posiadanych siedzeń potwierdza zalety rozwiązania z wkładkami ze stali nierdzewnej. W przypadku zastosowania innego materiału, Zamawiający wymaga by materiał z którego wykonane będą plecy siedzeń pasażerskich był odporny na zarysowania i podpalenia.

Pytanie nr 38:

Dotyczy Załącznik nr 10 do SWZ pkt 5.2.5

Czy Zamawiający dopuści za pierwszymi drzwiami pojedynczą szybę boczną?

Odpowiedź na pytanie nr 38:

NIE

Pytanie nr 39:

Dotyczy Załącznik nr 10 do SWZ pkt 5.2.6

Czy Zamawiający dopuści okno kierowcy z przesuwaną szybą pojedynczą i szybą stałą podgrzewaną elektrycznie zapewniającą dobrą widoczność lewego lusterka zewnętrznego?

Odpowiedź na pytanie nr 39:

NIE

Pytanie nr 40:

Dotyczy Załącznik nr 10 do SWZ pkt 10.7

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na montaż falownika trakcyjnego w pobliżu silnika napędowego? Pozostałe komponenty urządzeń wysokiego napięcia, zabudowane są w jednej wspólnej obudowie.

Odpowiedź na pytanie nr 40:

TAK

Pytanie nr 41:

Dotyczy Załącznik nr 10 do SWZ pkt 19.1.9

Zwracamy się z prośbą o rozwinięcie zapisu "Rezerwowy układ hamulcowy". Jakiego rodzaju ma być rezerwowy układ hamulcowy?

Odpowiedź na pytanie nr 41:

Hamulec awaryjny może spełniać rolę Rezerwowego układu hamulcowego (patrz pytanie nr 103).

Pytanie nr 42:

Dotyczy Załącznik nr 10 do SWZ pkt 22.2

Czy Zamawiający dopuści wykonanie przewodów układu chłodzenia z rur mosiężnych?

Odpowiedź na pytanie nr 42:

TAK

Pytanie nr 43:

Dotyczy Załącznik nr 10 do SWZ pkt 23.3.3

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie bez możliwości wyboru stref pojazdu do oświetlenia, argumentując to bezzasadnością takiego rozwiązania?

Odpowiedź na pytanie nr 43:

NIE, doświadczenia MPK w Łomży potwierdza zasadność takiego rozwiązania.

Pytanie nr 44:

Dotyczy Załącznik nr 10 do SWZ pkt 25.1

Czy Zamawiający dopuści klimatyzator z pompą ciepła o wydajności chłodzenia 20 kW?

Czy Zamawiający dopuści klimatyzator bez pompy ciepła o wydajności chłodzenia 25 kW?

Odpowiedź na pytanie nr 44:

NIE

Pytanie nr 45:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §4 ust.11

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę i dopuści cesję w przypadku uzyskania uprzedniej, pisemnej zgody Zamawiającego?

Odpowiedź na pytanie nr 45:

Zamawiający nie wyraża zgody na dokonanie cesji wierzytelności za zgodą Zamawiającego na rzecz instytucji finansującej i pozostawia bez zmian zapis we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 4 ust. 11 (patrz pytanie nr 25).

Pytanie nr 46:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §4 ust.7 pkt 3 oraz §6 ust.10,11 i 12

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby obowiązki wynikające z gwarancji wykonywał jedynie mobilny serwis?

Odpowiedź na pytanie nr 46:

Zamawiający wyraża zgodę, aby obowiązki wynikające z gwarancji wykonywał mobilny serwis, jeśli będzie w stanie zapewnić odpowiednią obsługę dostarczonych pojazdów.

Pytanie nr 47:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §6 ust.9

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę, poprzez usunięcie zobowiązania do przedłożenia oryginałów umów serwisowych? Umowy te zawarte są z podmiotami trzecimi i objęte są tajemnicą handlową, w związku z czym nie powinny być udostępniane osobom trzecim.

Odpowiedź na pytanie nr 47:

Zamawiający wyraża zgodę na przedłożenie kopii umów serwisowych.

W Załączniku nr 8a do SWZ Wzór umowy §6 ust.9 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„Dokument gwarancyjny nie może przewidywać żadnych dodatkowych zobowiązań pieniężnych dla Zamawiającego jak np. okresowe płatne przeglądy, umowy serwisowe oraz inne zastrzeżenia, od których zależny miałby być okres udzielanej gwarancji. Ciężar i koszty związane z zawarciem umów serwisowych, niezbędnych do utrzymania warunków gwarancji leżą po stronie Wykonawcy. Oryginały lub kopie potwierdzone za zgodność z oryginałem umów serwisowych stanowią załącznik do udzielanej przez Wykonawcę gwarancji.”

Pytanie nr 48:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §6 ust.14

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu do 10 dni roboczych?

Odpowiedź na pytanie nr 48:

Zamawiający wyraża zgodę na wydłużenie terminu do 10 dni roboczych.

W Załączniku nr 8a do SWZ Wzór umowy § 6 ust. 14 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi

„Wykonawca zobowiązuje się do dokonania ich nieodpłatnej naprawy lub wymiany na wolne od wad, w terminie do 10 dni roboczych od chwili zgłoszenia usterki lub awarii w formie pisemnej na adres lub elektronicznie na adres mailowy:”

Pytanie nr 49:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §7

W § 7 projektu umowy wysokość kar umownych naliczana jest od kwot brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wartość brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 16 ustawy Prawo zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, co oznacza, że ostatecznie będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że ewentualne kary umowne płacone przez wykonawcę zagranicznego będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 7 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty netto.

Odpowiedź na pytanie nr 49:

Zamawiający wyraża zgodę na naliczanie kar umownych od kwoty netto.

We wzorze umowy § 7 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do niniejszych odpowiedzi.

Pytanie nr 50:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §7 ust.1 pkt 1

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmniejszenie kary umownej do wysokości 0,1%?

Odpowiedź na pytanie nr 50:

Z uwagi na zmianę i naliczanie kar umownych od wartości netto Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kary umownej na 0,1 %.

Pytanie nr 51:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §7 ust.1 pkt 2

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmniejszenie kary umownej do wysokości 0,1%?

Odpowiedź na pytanie nr 51:

Z uwagi na zmianę i naliczanie kar umownych od wartości netto Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kary umownej na 0,1 %.

Pytanie nr 52:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §7 ust.1 pkt 2

Czy za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych w okresie gwarancji będzie naliczana kara umowna w wysokości 0,2% czy 0,05% zgodnie z pkt 5?

Odpowiedź na pytanie nr 52:

Kara będzie naliczana na podstawie §7 ust.1 pkt 2 umowy w okresie gwarancji i rękojmi, natomiast po upływie okresu rękojmi w okresie gwarancji w oparciu o §7 ust.1 pkt 5 umowy.

Pytanie nr 53:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §7 ust.1 pkt 3

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmniejszenie kary umownej do wysokości 0,1%?

Odpowiedź na pytanie nr 53:

Z uwagi na zmianę i naliczanie kar umownych od wartości netto Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kary umownej na 0,1 %.

Pytanie nr 54:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §7 ust.1 pkt 3

Prosimy o wyjaśnienie jaką gwarancję Zamawiający ma tu na myśli? Gwarancję udzieloną na podst. § 6 umowy, czy zabezpieczenie należytego wykonania umowy w formie gwarancji? Od jakiej wartości naliczana będzie kara?

Odpowiedź na pytanie nr 54:

Zamawiający ma tu na myśli gwarancję, o której mowa w § 6.

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 7 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do niniejszych odpowiedzi:

„3) za zwłokę w dostarczeniu dokumentu potwierdzającego udzielenie gwarancji, o której mowa w § 6 niniejszej umowy w wysokości i o treści wcześniej uzgodnionej i zaakceptowanej przez Zamawiającego – w wysokości 0,2 % wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto za każdy dzień zwłoki licząc od dnia podpisania ostatecznego protokołu odbioru ostatecznego”.

Pytanie nr 55:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §7 ust.1 pkt 5

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmniejszenie kary umownej do wysokości 0,02%?

Odpowiedź na pytanie nr 55:

Z uwagi na zmianę i naliczanie kar umownych od wartości netto Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kary umownej na 0,02 %.

Pytanie nr 56:

Dotyczy Załącznik nr 8a do SWZ Wzór umowy §7 ust.1 pkt 7

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmniejszenie kary umownej do wysokości 2.000,00 zł?

Odpowiedź na pytanie nr 56:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmniejszenie kwoty kary umownej do wysokości 2.000,00 zł z uwagi na fakt, iż jest to kara dyscyplinująca wszelkiego rodzaju próby dostarczania pojazdów niezgodnych z przedłożoną ofertą.

Pytanie nr 57:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 24 Ogrzewanie, ppkt 24.3.3.

W opisie przedmiotu zamówienia Zamawiający sprecyzował wymaganie, że w przypadku zastosowania dodatkowego agregatu grzewczego zasilanego paliwem płynnym, „...zastosowany zbiornik na paliwo musi być pojemności minimum 40 litrów...”.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach zbiornika o pojemności 35 litrów na paliwo wykorzystywane do zasilania dodatkowego agregatu grzewczego?

Odpowiedź na pytanie nr 57:

NIE, w warunkach zimowych przy pracy 16 godzin 35 litrów jest pojemnością niewystarczającą do prawidłowej pracy przewozowej w warunkach eksploatacyjnych MPK w Łomży.

Pytanie nr 58:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 31 Dokumentacja pojazdu / dostawy, ppkt 31.2.

Wśród dokumentów, jakie winny być dostarczone razem z autobusami, Zamawiający wymienia m. in.

„karty charakterystyki produktu wszystkich substancji chemicznych zastosowanych w pojeździe...”

Prosimy o doprecyzowanie, jakiego typu substancje chemiczne zastosowane w pojeździe Zamawiający ma na myśli?

Starając się odczytać w tym zakresie intencje Zamawiającego informujemy, że jeżeli chodzi tu o środki smarne i materiały eksploatacyjne niezbędne do stosowania w celu zapewnienia odpowiedniej obsługi technicznej i prawidłowej eksploatacji autobusów, zobowiązujemy się przekazać Zamawiającemu razem z dostarczonymi pojazdami aktualny na czas dostawy, sporządzony w wersji elektronicznej (plik *.pdf), stanowiący wykaz wszystkich zalecanych do stosowania przez producenta autobusów środków smarnych i materiałów eksploatacyjnych. Wykaz taki zawierający nazwy handlowe oraz dodatkowe szczegółowe informacje o dopuszczonych do stosowania produktach może być - w trakcie późniejszej eksploatacji autobusów – dostarczany przez Wykonawcę w ramach udzielonej autoryzacji wewnętrznej - w zaktualizowanej wersji do Zamawiającego na każde jego wezwanie.

Prosimy o potwierdzenie, czy realizacja opisanego powyżej sposobu postępowania spełni wymagania Zamawiającego określone w podpunkcie 31.2. OPZ dla części 1?

Odpowiedź na pytanie nr 58:

TAK. Zamawiający potwierdza, że realizacja opisanego powyżej sposobu postępowania spełni wymagania Zamawiającego określone w podpunkcie 31.2. OPZ dla części 1.

Pytanie nr 59:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 28 System gaszenia pożaru, ppkt 28.3.10.

W opisie dotyczącym szczegółowych wymagań Zamawiającego odnośnie zastosowanego w oferowanych autobusach systemu gaszenia pożaru, Zamawiający pisze, iż winien być zapewniony: „...łatwy dostęp do manometrów wskazujących właściwe ciśnienie czynników w systemie...”

W stosowanych przez nas systemach gaszenia pożaru w trakcie normalnej eksploatacji nie występuje podwyższone ciśnienie w przewodach układu dystrybucji środka gaśniczego. Nie ma również konieczności kontrolowania ciśnienia w układzie detekcji temperatury, ponieważ działa on na zasadzie elektrycznej. W sytuacji awaryjnej dystrybucja środka gaśniczego następuje dzięki uwolnieniu azotu zmagazynowanego pod ciśnieniem 145 barów w specjalnych nabojach. System nie wymaga zastosowania manometrów kontrolnych. Wykonywanie okresowych, zalecanych przez producenta czynności kontrolno/obsługowych zapewnia bezawaryjne działanie systemu gaszenia pożarów.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach opisanych powyżej systemów gaszenia pożaru, w przypadku których nie jest konieczne zastosowanie manometrów kontrolnych?

Odpowiedź na pytanie nr 59:

Zamawiający dopuszcza systemy gaszenia pożarów, w których nie jest konieczne zastosowanie manometrów kontrolnych. W takich urządzeniach niezbędne jest wykonywanie okresowych czynności kontrolno/obsługowych dla zapewnienia bezawaryjnego działania systemu gaszenia pożarów.

Pytanie nr 60:

Dotyczy: SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)

12. ŁADOWANIE BATERII TRAKCYJNYCH AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH PLUG-IN 12.1. Ładowanie baterii trakcyjnych będzie oparte o system telemetryczny służący do nadzoru nad racjonalnym procesem ładowania z ładowarki pokładowej lub procesem ładowania pozapokładowego (stacja ładowania, ładowarki zewnętrzne). W przypadku ładowania pozapokładowego system telemetryczny dostarczony wraz z ładowarkami odnosi się do zarządzania pracą ładowarek zewnętrznych.

Czy z ładowarkami mobilnymi należy dostarczyć system telemetryczny?

Czy system telemetryczny powinien być zgodny z OCPP?

Czy ładowarki pokładowe będą zgodne z OCPP?

Odpowiedź na pytanie nr 60:

Zamawiający oczekuje by zarówno system telemetryczny jak i same ładowarki były zgodne z Open Charge Point Protocol (OCPP). Producent zamawianych autobusów wspólnie z dostawcą ładowarki mają zadbać by proces ładowania baterii trakcyjnych z ładowarki (wewnętrznej lub zewnętrznej) był nadzorowany systemem telemetrycznym gwarantującym prawidłową i bezpieczną eksploatację autobusów. W przypadku ładowarek dostarczonych z autobusami, ładowarki te muszą mieć możliwość współpracy z zewnętrznym systemem telemetrycznym opisanym w części 2 Zamówienia w punkcie 12 OPZ – załącznik nr 11 do SWZ – OPZ dla części 2 (Opis został uzupełniony i stanowi zmianę SWZ - Załącznik nr 11 do SWZ aktualizacja z dnia 12.07.2021 r. - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla części 2- załącznik nr 10 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ). (patrz pytania nr 64, 77, 83, 113, 193).

Pytanie nr 61:

Dotyczy: SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)

13.6. Dodatkowy / uzupełniający do pkt 13.2. opis parametrów technicznych mobilnego urządzenia ładującego (analogicznie jak dla stacji ładowania): Napięcie zasilania: trójfazowe 400V -15% +10% AC, 50Hz.

Standardowe wahania napięcia zasilania w sieci wynoszą od -10% do +10%. Zapisy w dokumentacji wykraczają poza standardowe wahania i oznaczają, że urządzenia podłączone do sieci muszą

pracować prawidłowo w zakresie 340V-440V. Wykonawca prosi o zmianę zapisu, tj. na dostosowanie wymogu do standardowego wahania napięcia zasilania w sieci, tj. -10% do +10%.

Odpowiedź na pytanie nr 61:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 10 do SWZ pn. „SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 13.6 a) na treść:

„Napięcie zasilania: trójfazowe 400V -10% +10% AC, 50Hz”.

Pytanie nr 62:

Dotyczy: 13.6. SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)

Dodatkowy / uzupełniający do pkt 13.2. opis parametrów technicznych mobilnego urządzenia ładującego (analogicznie jak dla stacji ładowania):

l) Współczynnik mocy czynnej $\cos \varphi$ dla mocy znamionowej $\geq 0,99$.

Współczynnik mocy czynnej $\cos \varphi$ dla mocy znamionowej w standardowych stacjach ładowania wynosi $\geq 0,98$. Prosimy o zmianę parametru współczynnika na $\geq 0,98$.

Odpowiedź na pytanie nr 62:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 13.6 l) na treść:

„Współczynnik mocy czynnej $\cos \varphi$ dla mocy znamionowej $\geq 0,98$.”

Pytanie nr 63:

Dotyczy: SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)

13.6. *Dodatkowy / uzupełniający do pkt 13.2. opis parametrów technicznych mobilnego urządzenia ładującego (analogicznie jak dla stacji ładowania):*

p) Dopuszczalny poziom emitowanego hałasu nie wyższy niż 56 dB(A), w każdym czasie i zakresie pracy.

Poziom hałasu generowanego przez stację ładowania o mocy wymaganej w przetargu będzie oscylował w granicach 65dB, co jest wartością standardową i dopuszczalną dla tego typu urządzeń. Wartość podana w dokumentacji może być trudna do osiągnięcia i bardzo kosztowna w realizacji z uwagi na konieczność przeprojektowania stacji ładowania oraz zastosowania dodatkowych elementów wygłuszających. Wykonawca prosi o zmianę dopuszczalnego poziomu hałasu na: nie wyższy niż 65 dB(A).

Odpowiedź na pytanie nr 63:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 13.6 p) na treść:

„Dopuszczalny poziom emitowanego hałasu nie wyższy niż 70 dB(A), w każdym czasie i zakresie pracy.” (patrz pytanie nr 18).

Pytanie nr 64:

Dotyczy: SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1), punkt 13.3 c)

Wybór ilości pojazdów ładowanych jednocześnie (jedno, bądź dwa wyjścia aktywne) ma odbywać się za pomocą przełącznika/przycisk. Ustawienie przełącznika/przycisku w pozycje aktywującą dwa wyjścia (ładowanie dwóch pojazdów jednocześnie), pozwoli również na ładowanie jednego pojazdu mocą nie większą niż połowa nominalnej mocy wyjściowej ładowarki mobilnej.

Standardowym i ogólnie stosowanym rozwiązaniem jest automatyczne przydzielenie mocy pomiędzy aktywne wyjścia stacji ładowania. W sytuacji, gdy podłączony jest jeden autobus stacja przekazuje maksymalną moc na jedno (aktywne) złącze. Po podłączeniu drugiego autobusu moc stacji zostanie automatycznie podzielona pomiędzy 2 aktywne wyjścia.

Ograniczenie mocy stacji ładowania może zostać zaprogramowane w systemie telemetrycznym (systemie zarządzającym stacjami ładowania). Operator systemu może ograniczyć moc na każdym złączu stacji niezależnie. Dodatkowo, operator może przesłać do stacji ładowania profile ładowania, które będą regulowały moc stacji wg założeń z profilu ładowania.

Dzięki takiemu rozwiązaniu nie będzie konieczności stosowania dodatkowego przełącznika instalowanego na stacji ładowania.

Czy takie rozwiązanie spełni oczekiwania Zamawiającego?

Odpowiedź na pytanie nr 64:

TAK (ustalono, że pytanie dotyczy ppkt 13.2 lit. c załącznika nr 10 do SWZ).

Pytanie nr 65:

Dotyczy: SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)

Czy Zamawiający zgadza się na monitoring serwisowy stacji ładowania przez Wykonawcę? Zdalny monitoring serwisowy podniesie jakość usług serwisowych i przyspieszy proces analizy ewentualnych usterek.

Odpowiedź na pytanie nr 65:

TAK

Pytanie nr 66:

Dotyczy: SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1) Punkt 13.2

Wnosimy o podanie, ile mobilnych ładowarek należy dostarczyć w przypadku zastosowania w oferowanych autobusach indywidualnego pozapokładowego ładowania plug-in.

Z jednej strony Zamawiający wymaga ładowarki do każdego autobusu a z drugiej strony wymaga, aby każda z ładowarek była wyposażona w dwa przewody umożliwiające ładowanie w tym samym czasie dwóch autobusów.

Odpowiedź na pytanie nr 66:

Razem 2 ładowarki, zgodnie z zapisem zawartym w Załączniku nr 10 do SWZ pn. „SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)” Pkt 13.2): „W wariantcie indywidualnego pozapokładowego ładowania plug-in (np. poza stacją ładowania zlokalizowaną w zajezdni MPK) należy w ramach dostawy autobusów do każdego z nich dostarczyć mobilne urządzenie ładujące spełniające warunki ...” (patrz pytanie nr 71).

Pytanie nr 67:

Informacja o niezgodnej z przepisami ustawy czynności Zamawiającego

Niniejszym informujemy o niezgodnej z przepisami ustawy czynności Zamawiającego.

Zamawiającemu zarzucamy naruszenie:

- Art. 29 ust. 2 ustawy PZP poprzez ograniczenie technologii kamer do kamer IP, oraz poprzez wykluczenie kamer zbudowanych w nowszych technologiach mimo iż spełniają one normy homologacyjne EKG-ONZ 10.03
- Art. 7 ust. 1 ustawy PZP poprzez naruszenie Art. 29 ust. 2 ustawy PZP.

Wstęp

Informujemy, że nasze argumenty zostały pozytywnie odebrane oraz przyczyniły się do poprawy konkurencyjności w obszarze monitoringu wizyjnego i doprowadziły do zmiany szablonów SIWZ m.in. w:

- Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie,
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Lublin sp. z o. o.,
- Miejski Zakład Komunikacji w Zielonej Górze,
- Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Częstochowie sp z o.o..

Uzasadnienie

Celem przetargu nieograniczonego jest wyłonienie zwycięzcy na „Dostawa elektrycznych autobusów miejskich oraz instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu”.

W dalszej części uzasadnienia będziemy się powoływać na następujące orzecznictwa i uchwały KIO:

- Krajowa Izba Odwoławcza, zwana dalej KIO, w wyroku z dnia 22 lipca 2009 r., sygn. akt: KIO/UZP 874/09 stwierdza, że „W sytuacji, gdy określone przez zamawiającego wymagania mogą ograniczyć krąg potencjalnych wykonawców, zamawiający zobowiązany jest wykazać, że są one niezbędne w świetle celu założonego w danym postępowaniu.”,
- KIO, w wyroku z dnia 27 lipca 2009 r., sygn. akt: KIO/UZP 872/09 stwierdza, że „Przejawem naruszenia zasady uczciwej konkurencji jest nie tylko opisanie przedmiotu zamówienia z użyciem oznaczeń wskazujących na konkretnego producenta lub konkretny produkt albo z użyciem parametrów

wskazujących na konkretnego producenta, dostawcę albo konkretny wyrób, ale także określenie na tyle rygorystycznych wymagań co do parametrów technicznych, które nie są uzasadnione obiektywnymi potrzebami zamawiającego i które uniemożliwiają udział niektórym wykonawcom w postępowaniu, ograniczając w ten sposób krąg podmiotów zdolnych do wykonania zamówienia.”,

• Uchwała KIO z dnia 27 września 2012 r., sygn. akt: KIO/KD 80/12 uściśla w następujący sposób: „KIO w wyroku z dnia 20.11.2008 r. (KIO/UZP 1273/08) stwierdziła, że „zasadę uczciwej konkurencji narusza zbyt rygorystyczne określenie wymagań odnoszących się do przedmiotu zamówienia, jeżeli nie jest to uzasadnione potrzebami zamawiającego, a jednocześnie ogranicza krąg wykonawców zdolnych do wykonania zamówienia.”

Ponadto należy dodać, iż „do naruszenia art. 29 ust. 2 Pzp może dojść w sytuacji, w której istnieje jedynie możliwość utrudnienia uczciwej konkurencji” (wyrok KIO z 18.11.2008 r., sygn. akt: KIO/UZP 1240/08). Przy czym naruszeniem zasady uczciwej konkurencji jest nie tylko opis przedmiotu zamówienia wskazujący na jeden konkretny produkt lub wykonawcę, ale także taki opis, który umożliwia dostęp do zamówienia kilku wykonawcom, jednocześnie uniemożliwiając go w sposób nieuzasadniony innym, którzy również byłiby w stanie wykonać dane zamówienie.”

Ograniczenie technologii

Zamawiający narzuca technologie urządzeń zamontowanych w pojazdach (Załącznik nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego w punktach 8.7.1.a) i 8.7.1.b)). Działając w ten sposób Zamawiający narzuca wykorzystanie technologii kamer IP eliminując możliwość wykorzystania innych w tym nowszych technologii. Wykonawca informuje, że zawężenie wprost w treści SIWZ technologii kamer do kamer IP eliminuje uczciwą konkurencję na tym polu. Uzasadnionymi potrzebami Zamawiającego są rozdzielczość obrazu, który będzie składowany, liczba klatek na sekundę, informacje dotyczące parametrów pracy pojazdu i zadania przewozowego, które będą nakładane na obraz podczas zapisu, itp.

Jednocześnie wykorzystanie innych technologii niż kamery IP pozwala uzyskać obraz w jakości określonej przez Zamawiającego. Zwracamy uwagę iż istnieją standardy, które charakteryzuje brak opóźnień w wyświetlanym obrazie w przeciwieństwie do obrazu pozyskanego z kamer IP, który charakteryzuje się nawet kilkusekundowym opóźnieniem. Istnieją także standardy, które zapewniają przesyłanie obrazu do rejestratora kiedy tylko przepływ sygnału jest możliwy, w przeciwieństwie do technologii kamer IP, której cechą jest brak rejestracji zdarzeń w momencie w którym dochodzi do minimalnych braków przepływu sygnału podczas komunikacji rejestratora z kamerą IP. Sytuacja ta zachodzi prawie zawsze podczas ingerencji w przewody transmisyjne powstałej na skutek kolizji i wypadków, a także podczas standardowej eksploatacji pojazdu. Kamera IP po takim zdarzeniu potrzebuje nawet 1 minuty na wznowienie transmisji obrazu do rejestratora. Należy zauważyć, że wystarczy nieznaczna usterka złącza pomiędzy rejestratorem a kamerą aby brak przepływu sygnału występował rzadziej niż raz na minutę, co skutecznie eliminuje kamerę IP od wykonywania swojego zadania, jakim jest przesyłanie obrazu do rejestratora.

Uzasadnioną potrzebą Zamawiającego jest podniesienie w miarę swoich możliwości podczas realizacji usługi przewozów pasażerskich bezpieczeństwa zarówno pasażerów jak i personelu. Obecne zapisy zmuszają Wykonawcę do wyboru narzuconej przez Zamawiającego technologii, która charakteryzuje się kilkusekundowym opóźnieniem w wyświetlaniu obrazu z kamer na monitorach kierowcy, co znacząco obniża poziom bezpieczeństwa zarówno kierowców przy takich manewrach jak omijanie, cofanie, parkowanie, czy też wyprzedzanie jak i obniża poziom bezpieczeństwa pasażerów – w sytuacjach, w których kierowca sprawdza przed zamknięciem drzwi podczas wsiadania i wysiadania, czy też w sytuacjach awaryjnych jak np. zawał czy omdlenie i w których każda sekunda ma ogromne znaczenie co mamy nadzieje nie ulega żadnej wątpliwości.

Wykonawca informuje Zamawiającego, że technologia kamer umożliwiających kompresję obrazu, nakładanie napisów na obraz, ... (czyli *de facto* technologia polegająca na umieszczeniu komputera w obudowie kamery, zwana inaczej kamerą IP) nie jest jedynym sposobem, a na pewno nie jest najlepszym sposobem, na realizację tychże założeń. Rejestrator jest o wiele wydajniejszym komputerem, który potrafi w pełni zrealizować te zadania. Rozwiązanie takie dodatkowo eliminuje wadę technologii kamer umożliwiających kompresję obrazu, jakim jest brak materiału w przypadku nie styku przewodów, który zazwyczaj występuje przy kolizjach i wypadkach.

Wykonawca informuje, że istnieją inne technologie monitoringu: monitoring analogowy, monitoring IP, monitoring Hybrydowy, monitoring AHD, monitoring TURBO-HD, monitoring HD-CVI, monitoring HD-TVI, monitoring redundantny, monitoring HD-SDI. Wykonawca podkreśla, że jedynie technologia kamer IP skutkuje dużym prawdopodobieństwem braku rejestrowania danych, które mają posłużyć do późniejszej identyfikacji osób i zdarzeń, gdyż została zaprojektowana dla budynków a nie pojazdów. Aktualnie producenci w seryjnie produkowanych pojazdach w przypadku kamer nie stosują technologii IP, ze względu na wiele wad kamer IP w zastosowaniach mobilnych.

Stwierdzamy iż narzucenie przez Zamawiającego technologii kamer IP nie jest uzasadnione potrzebami Zamawiającego i jednocześnie zapisy te ograniczają możliwość konkurencji (cytowane wcześniej fragmenty wyroków sygn. akt: KIO/UZP 874/09, KIO/UZP 872/09, KIO/UZP 1273/08), a co za tym idzie narusza art. 7 ust. 1 ustawy PZP poprzez naruszenie art. 29 ust. 2 ustawy PZP.

Konkluzje

Nasze wątpliwości budzą zapisy, które ograniczają konkurencję i nie są uzasadnione potrzebami Zamawiającego, lub wynikają z niestaranności podczas określania wymagań i których analiza została przez nas przeprowadzona oraz opisana we wcześniejszej części pisma a mianowicie:

- poprzez nieuzasadnione ograniczenie technologii kamer do kamer IP zapisane w punktach:
 - Załącznik nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego w punkcie 8.7.1.a)
 - Załącznik nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego w punkcie 8.7.1.b)

Wnosimy zatem o:

- zmianę treści zapisu Załącznika nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego w punkcie 8.7.1.a): „4 kamer cyfrowych IP rejestrujących przestrzeń w pojeździe (cyfrowy monitoring wewnętrzny)”,

Na

„4 kamer cyfrowych rejestrujących przestrzeń w pojeździe (cyfrowy monitoring wewnętrzny)”

- zmianę treści zapisu Załącznika 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego w punkcie 8.7.1.b):

„ 4 kamer cyfrowych IP rejestrujących przestrzeń wokół niego (cyfrowy monitoring zewnętrzny)”,

na

„4 kamer cyfrowych rejestrujących przestrzeń wokół niego (cyfrowy monitoring zewnętrzny),”

Informacja końcowa

Należy także zauważyć iż obowiązkiem Zamawiającego jest usunięcie i wyjaśnienie wszelkich wątpliwości dotyczących przejrzystości zawartych w treści SIWZ wymagań. Informujemy iż zaniechanie czynności w stosunku do niniejszej informacji może prowadzić do spełnienia przesłanek zawartych w art. 93 ust. 1 p. 7 ustawy PZP: „postępowanie obarczone jest niemożliwą do usunięcia wadą uniemożliwiającą zawarcie niepodlegającej unieważnieniu umowy w sprawie zamówienia publicznego.”.

Odpowiedź na pytanie nr 67:

To Zamawiający określa swoje uzasadnione potrzeby. Argumenty przedstawione w wywodzie nie wspominają np. że kamery IP mają znacznie większe rozdzielczości od zwykłych kamer analogowych oraz większe od systemów turbo HD i HDCVI. Kamera IP zawiera w sobie również oprogramowanie poprawiające parametry obrazu oraz eliminujące niekorzystne efekty światła, jak na przykład silne światło reflektorów samochodowych, czy zbyt duże naświetlenie drugiego planu. Kamera IP automatycznie poprawia obraz uwydatniając znacznie szczegóły. Wymagając kamer cyfrowych w standardzie IP Zamawiający oczekuje oferowanych możliwości i jakości obrazu nie gorszych niż uzyskiwany z kamer IP. Zatem jeżeli zostaną zastosowane rozwiązania techniczne, analogiczne jak oferują to kamery w standardzie IP lub lepsze to Zamawiający dopuszcza takie rozwiązania.

Pytanie nr 68:

Pytanie dotyczące punktu 8.7.3.a) z załącznika nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego Zamawiający w punkcie 8.7.3.a) załącznika nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego określa, że pojemność dysku musi umożliwiać rejestrację obrazu wideo z wszystkich kamer przez okres co najmniej 450 godzin.

Jednocześnie w punkcie 8.7.3.a) Zamawiający określa, że rejestrator powinien być wyposażony przynajmniej w trzy dyski, ich pojemność powinna wynosić przynajmniej 1 TB z możliwością zamontowania do maksymalnie 6 dysków. Zamawiający określa zatem zarówno minimalny okres

przechowywania, minimalną pojemność dysku, minimalną i maksymalną ilość dysków, które można zastosować.

Wymóg zastosowania minimalnej liczby dysków w punkcie 8.7.3.a), jest wymogiem uzasadnionym dającym możliwość rejestracji materiału na dysku sprawnym w przypadku uszkodzenia jednego z dysków.

Wymóg zastosowania maksymalnie 6 dysków wydaje się zapisem "pustym", dla Zamawiającego zapisem szkodliwym - jeżeli maksymalnie można zastosować 6 dysków to równie dobrze można zastosować ich minimalną ilość, czyli 3 dyski.

Zapisy w zakresie punktów 8.7.3.a) z pominięciem części dotyczącej maksymalnej liczby dysków są spójne i określają, że Zamawiający wymaga aby okres przechowywania wynosił przynajmniej 450 godzin.

Można się domyślać, że zapis określający maksymalną liczbę dysków miał być zapisem umożliwiającym rozszerzenie systemu, zwiększając albo okres przechowywania materiału wideo na dysku, albo możliwości redundancji. W przypadku chęci zwiększenia okresu przechowywania należałoby zwiększyć okres przechowywania zawarty w punkcie 8.7.3.a), natomiast w przypadku chęci zwiększenia możliwości redundancji należałoby określić okres przechowywania w stosunku do pojedynczego dysku. Zapisy określające liczbę dysków zamiast określania ich pojemności czy okresu przechowywania można by uznać za naruszenie zasad uczciwej konkurencji.

Zamawiający określa parametry okresu przechowywania czy też redundancji systemu na poziomie zapisu danych na dyskach w postaci ich ilości, które są jego uzasadnioną potrzebą, co nie podlega żadnym wątpliwościom. Określenie pojemności dysków może mieć związek z koniecznością zwiększenia okresu składowania danych w przyszłości, jednakże w takim przypadku to Zamawiający powinien przeliczyć w jaki sposób okres przechowywania jest zwiększony a jednocześnie nie posiada danych aby taki okres przeliczyć. Zamawiający na etapie oceny ofert nie wie, czy Wykonawca dostarczy 6TB na trzech dyskach aby składować materiał wideo z okresu 450 godzin, czy też 3TB na trzech dyskach aby składować ten sam okres. Dodatkowo, biorąc pod uwagę jedynie kryteria pojemności, różnica w zapewnieniu pracy rejestratora przez jednego z Wykonawców na 8 dyskach pojemności 1TB, co w efekcie daje 8TB danych na których można przechować 60 dni w stosunku do Wykonawcy, który zapewnia pracę rejestratora na 4 dyskach o pojemności 4TB każdy, co daje łącznie 16TB na których z powodu wydajnego algorytmu kompresji można przechować 180 dni nie powinna prowadzić do wykluczenia drugiego z nich z przetargu skoro dostarczane przez niego rozwiązanie charakteryzuje się lepszymi parametrami i co z pewnością naruszałoby zasady uczciwej konkurencji.

Przypominając orzecznictwo, Uchwała KIO z dnia 27 września 2012 r., sygn. akt: KIO/KD 80/12 uściśla w następujący sposób: „KIO w wyroku z dnia 20.11.2008 r. (KIO/UZP 1273/08) stwierdziła, że „zasadę uczciwej konkurencji narusza zbyt rygorystyczne określenie wymagań odnoszących się do przedmiotu zamówienia, jeżeli nie jest to uzasadnione potrzebami zamawiającego, a jednocześnie ogranicza krąg wykonawców zdolnych do wykonania zamówienia.” Ponadto należy dodać, iż „do naruszenia art. 29 ust. 2 p.z.p. może dojść w sytuacji, w której istnieje jedynie możliwość utrudnienia uczciwej konkurencji” (wyrok KIO z 18.11.2008 r., sygn. akt: KIO/UZP 1240/08). Przy czym naruszeniem zasady uczciwej konkurencji jest nie tylko opis przedmiotu zamówienia wskazujący na jeden konkretny produkt lub wykonawcę, ale także taki opis, który umożliwia dostęp do zamówienia kilku wykonawcom, jednocześnie uniemożliwiając go w sposób nieuzasadniony innym, którzy również byłiby w stanie wykonać dane zamówienie.”

Wnosimy zatem o:

wykreślenie w punkcie 8.7.3.a) części "(możliwość zamontowania jednocześnie 6 dysków twardej)"

Odpowiedź na pytanie nr 68:

W Załączniku nr 10 do SWZ pn. „SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)” Pkt 8.7.3 a) Zamawiający nie użył określenia „maksymalnie 6 dysków”. Oczekujemy rejestratorów, które pozwolą zastosować dowolną konfigurację zarówno pojemności jak i ilości dysków. Z wieloletniego doświadczenia MPK w Łomży sp. z o. o. wynika, że utrzymywanie sprawnego monitoringu wymagało zakupu dużej ilości nowych dysków do rejestratorów. Koszt zakupu pojedynczego dysku będzie w przyszłości decydować o tym czy ekonomiczny będzie zakup np. 6 dysków 1 TB czy dwóch dysków o pojemności 3 TB (lub inne konfiguracje).

Zgodnie z obowiązującymi w MPK w Łomży sp. z o. o. procedurami monitoringu można przechowywać zapis do 30 dni. Oznacza to, że przy pracy dwuzmiennej autobusu tj. 16 godzin dziennie i wykorzystaniu tego autobusu przez 30 dni, zapis z 8 kamer wymagałby (16 x 30 x 8) 3840 godzin zapisu na dyskach. Wymagane w SWZ min. 450 godzin zapewnia tylko 3,5 dnia. Zatem w interesie Zamawiającego jest rejestrator zapewniający jak największą pojemność zapisu (6 dysków i powyżej). Nie dopuszczamy rejestratorów, w których nie ma możliwości zamontowania przynajmniej 6 dysków (patrz pytanie nr 1).

Pytanie nr 69:

Pytanie dotyczące punktu 8.7.3.e) z załącznika nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego Zamawiający w punkcie 8.7.3.e) załącznika nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego określa, wymóg posiadania przez rejestrator minimum 4 wejścia USB, w tym 2 x USB 3.0. Prosimy o wyjaśnienie, w jakim celu Zamawiający stawia warunek aż 4 wejść USB, z naszego doświadczenia wynika, że wystarczające są 2 wejścia USB - i pozostałe są nie użyteczne.

Brak merytorycznego poparcia dla takiej specyfikacji urządzenia skłania do tezy, iż zapis w punkcie 8.7.3.e) może być zapisem nie uzasadnionym mającym na celu jedynie ograniczenie konkurencji.

Przypominając orzecznictwo, Uchwała KIO z dnia 27 września 2012 r., sygn. akt: KIO/KD 80/12 uściśla w następujący sposób: „KIO w wyroku z dnia 20.11.2008 r. (KIO/UZP 1273/08) stwierdziła, że „zasadę uczciwej konkurencji narusza zbyt rygorystyczne określenie wymagań odnoszących się do przedmiotu zamówienia, jeżeli nie jest to uzasadnione potrzebami zamawiającego, a jednocześnie ogranicza krąg wykonawców zdolnych do wykonania zamówienia.” Ponadto należy dodać, iż „do naruszenia art. 29 ust. 2 p.z.p. może dojść w sytuacji, w której istnieje jedynie możliwość utrudnienia uczciwej konkurencji” (wyrok KIO z 18.11.2008 r., sygn. akt: KIO/UZP 1240/08). Przy czym naruszeniem zasady uczciwej konkurencji jest nie tylko opis przedmiotu zamówienia wskazujący na jeden konkretny produkt lub wykonawcę, ale także taki opis, który umożliwia dostęp do zamówienia kilku wykonawcom, jednocześnie uniemożliwiając go w sposób nieuzasadniony innym, którzy również byłiby w stanie wykonać dane zamówienie.”

Wnosimy zatem o:

zmianę treści zapisu Załącznika nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego w punkcie 8.7.3.e):

"Wyposażony w minimum 4 wejścia USB, w tym 2 x USB 3.0;"

na

"Wyposażony w minimum 2 wejścia USB, w tym 1 x USB 3.0;"

Odpowiedź na pytanie nr 69:

W Załączniku nr 10 do SWZ pn. „SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)” Pkt 8.7.3 e) Zamawiający użył określenia „minimum 4 wejścia USB”. Z wieloletniego doświadczenia i eksploatacji różnych modeli rejestratorów w MPK w Łomży sp. z o. o. wynika, że mniejsza ilość wejść USB jest niewystarczająca. Wejścia USB rejestratorów ze względu na ich duże wykorzystywanie ulegały częstym uszkodzeniom. Brak sprawnego systemu monitoringu uniemożliwiał wykorzystanie autobusu w pracy przewozowej, co wiązało się dużymi kosztami eksploatacyjnym. Z tego powodu Zamawiający podtrzymuje zapis „minimum 4 wejścia USB”. Dla każdego producenta sprzętu elektronicznego nie ma problemu w zamontowaniu takiej ilości wejść USB jakiej wymaga rynek (Zamawiający) (patrz pytanie nr 2).

Pytanie nr 70:

Pytanie dotyczące punktu 8.7.1.c) i punktu 8.7.1.d) z załącznika nr 10 OPZ dla części 1 – autobusu Elektrycznego Wnioskujemy o:

- usunięcie punktu 8.7.1.c) z załącznika nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego: "2 mikrofonów rejestrujących dźwięk pracy pojazdu i zdarzeń mających wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa pojazdu,"

- zmianę treści zapisu Załącznika nr 10 OPZ dla części 1 - autobusu elektrycznego w punkcie 8.7.1.d): "Rejestratora cyfrowego umożliwiającego wykonywanie nagrań wideo i audio pochodzących z wszystkich zainstalowanych kamer i mikrofonów oraz"

na

"Rejestratora cyfrowego umożliwiającego wykonywanie nagrań wideo pochodzących z wszystkich zainstalowanych kamer oraz" Jako punktów niezgodnych z zasadami przetwarzania danych osobowych wynikających z przepisów Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016r. W sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych).

W szczególności zwracamy uwagę, że mogłoby w takim przypadku dochodzić do rejestrowania rozmów prywatnych prowadzonych przez pasażerów poza kabiną kierowcy. Nie jest możliwe wyłączenie kabiny kierowcy tak, aby nie dochodziły dźwięku z przestrzeni autobusu przeznaczonej dla pasażerów.

Odpowiedź na pytanie nr 70:

Zamawiane mikrofony nie są dedykowane do nagrywania rozmów pasażerów i kierowców, wymieniane są w specyfikacji jako element bezpieczeństwa pojazdu. Dodatkowo rejestrator musi mieć opcję włączenia i wyłączenia funkcji nagrywania dźwięku. Wyposażenie w mikrofony jest obowiązkowe. Zamawiający stosuje się do wszystkich wymagań RODO zgodnie z obowiązującymi aktami prawnymi (ustawami i rozporządzeniami).

Pytanie nr 71:

W związku z zapisami w pkt. 13.2. i 13.6. dokumentu SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1) Zadanie nr 1 – Dostawa elektrycznych autobusów miejskich, kierujemy pytanie: Czy Zamawiający dopuści alternatywne rozwiązanie polegające na dostawie trzech sztuk ładowarek pozapokładowych, o łącznej mocy 160 kW (zgodnie z wymogami Zamawiającego) co umożliwi:

- jednoczesne ładowanie: 4 szt. pojazdów mocą max. 40kW każdy, lub jednoczesne ładowanie: 1 szt. pojazdu mocą 80kW i 2 szt. pojazdów mocą 40kW?

- Rezygnację z dodatkowego 10m przewodu ładującego lub dodatkowego gniazda ładowania na pojeździe, z uwagi na możliwość przemieszczenia ładowarek mobilnych w rejon każdego autobusu jednocześnie i wykorzystania lekkiego krótkiego (2-3mb) przewodu CCS (Combo 2) stanowiącego wyposażenie ładowarki mobilnej?

Proponowane przez Zamawiającego dostawy 2 szt. ładowarek mobilnych o mocy 80kW każda, naszym zdaniem nie będą praktycznie spełniały warunku mobilności. Moc 80kW wymusza dużą masę urządzenia oraz konieczność zastosowania połączenia z siecią energetyczną przy pomocy połączenia rozłącznego 125A lub stałego. Te cechy praktycznie pozbawiają ładowarkę funkcjonalności mobilności, gdyż:

1. Zakładowa sieć energetyczna z gniazdami 125A nie jest rozwiązaniem typowym, szeroko stosowanym, więc nie ma szerokiej możliwości przyłączenia ładowarki w dowolnym miejscu zajezdni.
2. Duża masa ładowarki i związanego z nią kabla zasilającego powoduje, że do przemieszczania urządzenia nie wystarczy jedna osoba – względu BHP.

Proponujemy dostawę jednej ładowarki stacjonarnej o mocy 80kW z możliwością pracy 2x40kW, oraz dwóch sztuk ładowarek warsztatowych, mobilnych z możliwością połączenia z siecią energetyczną przy pomocy przewodu zakończonego typowym złączem 63A. Masa ładowarki 40kW wraz z przewodem zasilającym i krótkim przewodem CCS (Combo 2) jest akceptowalna do przemieszczania jej przez jedną osobę.

Odpowiedź na pytanie nr 71:

Zamawiający akceptuje dostawę jednej ładowarki stacjonarnej o mocy 80kW z możliwością pracy 2x40kW, oraz dwóch sztuk ładowarek warsztatowych, mobilnych z możliwością połączenia z siecią energetyczną przy pomocy przewodu zakończonego typowym złączem 63A.

Przy takim rozwiązaniu Zamawiający nie wymaga przewodów 10 metrowych do ładowarek.

Pytanie nr 72:

W związku z zapisami w pkt. 13.6.k) dokumentu SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1) Zadanie nr 1 – Dostawa elektrycznych autobusów miejskich, kierujemy pytanie:

Czy zamawiający dopuści parametr THDI dla mocy znamionowej $\leq 8\%$, zgodnie z przepisami obowiązującymi w energetyce zawodowej?

Odpowiedź na pytanie nr 72:

TAK

Pytanie nr 73:

W związku z zapisami w pkt. 13.6.p) dokumentu SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1) Zadanie nr 1 – Dostawa elektrycznych autobusów miejskich, kierujemy pytanie:

Czy zamawiający dopuści parametr: Dopuszczalny poziom emitowanego hałasu nie wyższy niż 65 dB(A), w każdym czasie i zakresie pracy? Żądana wartość 56 dB(A), nie jest możliwa do osiągnięcia i wydaje się pomyłką.

Odpowiedź na pytanie nr 73:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 10 do SWZ pn. „SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 13.6 p) na treść:

„Dopuszczalny poziom emitowanego hałasu nie wyższy niż 70 dB(A), w każdym czasie i zakresie pracy.” (patrz pytania nr 18, 63).

Pytanie nr 74:

W związku z zapisami w pkt. 2.10.5. dokumentu SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2) Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu, kierujemy pytanie:

Czy zamawiający dopuści parametr THDI dla mocy znamionowej $\leq 8\%$, zgodnie z przepisami obowiązującymi w energetyce zawodowej?

Odpowiedź na pytanie nr 74:

TAK

Pytanie nr 75:

W związku z zapisami w pkt. 2.17.1. dokumentu SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)

Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu, kierujemy pytanie:

Czy zamawiający dopuści zastosowanie złącza do ładowania autobusów tj.: CCS (Combo 2) 200 A, zgodne z IEC62196-3 lub równoważne, o długości minimum 4 metry, bez dodatkowych styków AC?

Proponowane złącze do ładowania autobusów tj.: CCS (Combo 2) 200 A, wyposażone dodatkowo w styki AC 3x400 V/32A, jest niecelowe, gdyż dodatkowe odbiorniki w autobusie są zasilane energią pozyskiwaną z ładowarki DC. Autobus automatycznie nagrzeje się lub schłodzi, naładuje akumulator pokładowy 24V i uzupełni ciśnienie w instalacji pneumatycznej, korzystając z energii ładowarki (a nie akumulatorów trakcyjnych) przed końcem ładowania.

Ponadto wg przytoczonej normy, we wtyku CCS (Combo 2) styki AC i DC są montowane alternatywnie.

Odpowiedź na pytanie nr 75:

TAK, Zamawiający dopuści zastosowanie złącza do ładowania autobusów tj.: CCS (Combo 2) 200 A, zgodne z IEC62196-3 lub równoważne, o długości minimum 4 metry, bez dodatkowych styków AC (patrz pytania nr 78, 82, 118).

Pytanie nr 76:

Dotyczy: SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)

13.6. *Dodatkowy / uzupełniający do pkt 13.2. opis parametrów technicznych mobilnego urządzenia ładującego (analogicznie jak dla stacji ładowania):*

d) Moduły mocy: minimalna moc pojedynczego modułu mocy: 40kW.

Wykonawca zwraca uwagę, że wykorzystanie modułu 40kW w ładowarce dwuwyjściowej 80kW (2x 40kW), może spowodować, że w przypadku awarii jednego modułu jedno z wyjść zostaje całkowicie wykluczone z procesu ładowania. Aktualnie stosowanym i bezpieczniejszym rozwiązaniem jest zastosowanie modułów o mniejszej mocy - 20kW. W przypadku awarii jednego modułu moc ładowarki zostaje ograniczona do mocy pozostałych modułów, co oznacza, że ładowarka może dalej ładować pojazdy poprzez 2 wyjścia, ale ze zmniejszoną mocą. Ponadto, wykonawca pragnie zauważyć, że na

rynku stosowane są różne moduły mocy. Ograniczenie zastosowane przez Zamawiającego do modułów „min 40 kW” jest w związku z tym znacznym ograniczaniem konkurencji, co nie jest dopuszczalne zgodnie z ustawą PZP oraz wytycznymi regulującymi projekty dofinansowane z UE. W związku z powyższym Wykonawca prosi o zmianę zapisu w dokumentacji na:

"minimalna moc pojedynczego modułu mocy: 20kW".

Odpowiedź na pytanie nr 76:

Zamawiający wyjaśnia, że w zapisie minimalna moc pojedynczego modułu miał na myśli rozdzielanie mocy ładowarki dwustanowiskowej (min. 80 kW) na dwie niezależne części (2 x min. 40 kW) umożliwiające niezależne ładowanie w przypadku awarii jednej części. Nie ma znaczenia dla Zamawiającego, z jakich elementów składowych, jakich pojemności (w nomenklaturze producentów - modułów) będzie zbudowana każda z tych sekcji ładowarki dwustanowiskowych. Zamawiający przy takim doprecyzowaniu swoich wymagań dopuszcza każdą zastosowaną konfigurację modułów gwarantującą ładowanie mocą min 40 kW.

Pytanie nr 77:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)

Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu
Dot. 2. Funkcjonalność stacji ładowania oraz podstawowe parametry techniczne, punkt 2.3.

Wybór ilości pojazdów ładowanych jednocześnie (jedno, bądź dwa wyjścia aktywne) ma odbywać się za pomocą przełącznika/przycisk. Ustawienie przełącznika/przycisku w pozycje aktywującą dwa wyjścia (ładowanie dwóch pojazdów jednocześnie), pozwoli również na ładowanie jednego pojazdu mocą nie większą niż połowa nominalnej mocy wyjściowej ładowarki.

Standardowym i ogólnie stosowanym rozwiązaniem jest automatyczne przydzielenie mocy pomiędzy aktywne wyjścia stacji ładowania. W sytuacji, gdy podłączony jest jeden autobus stacja przekazuje maksymalną moc na jedno (aktywne) złącze. Po podłączeniu drugiego autobusu moc stacji zostanie automatycznie podzielona pomiędzy 2 aktywne wyjścia.

Ograniczenie mocy stacji ładowania może zostać zaprogramowane w systemie telemetrycznym (systemie zarządzającym stacjami ładowania). Operator systemu może ograniczyć moc na każdym złączu stacji niezależnie. Dodatkowo, operator może przesłać do stacji ładowania profile ładowania, które będą regulowały moc stacji wg założeń z profilu ładowania.

Dzięki takiemu rozwiązaniu nie będzie konieczności stosowania dodatkowego przełącznika instalowanego na stacji ładowania.

Czy takie rozwiązanie spełni oczekiwania zamawiającego?

Odpowiedź na pytanie nr 77:

TAK

Pytanie nr 78:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ

SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)

Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu

Dot. 2.10. Opis parametrów technicznych:

2.10.9. Zastosowane złącza do ładowania autobusów CCS (Combo 2) 200 A, zgodne z IEC62196-3 lub równoważne, działające niezależnie w przypadku awarii lub mechanicznego uszkodzenia jednego z gniazd (gwarantując ciągłość eksploatacji dostarczanych autobusów). O długości minimum 4 metry, wyposażone w styki AC 3 x 400 V/32A zasilane bezpośrednio z punktu przyłączenia stacji, w celu zasilania dodatkowych odbiorników w autobusie w trakcie ładowania.

Wykonawca prosi o wyjaśnienie czy w przytoczonym powyżej zapisie Zamawiający chciał opisać dodatkowe gniazdo AC 400V / 32A zamontowane na obudowie ładowarki, które miałyby być wykorzystywane do zasilania dodatkowych odbiorników? Jeżeli zapis opisuje inną funkcjonalność, to Wykonawca prosi o dokładne wyjaśnienie co Zamawiający chciał opisać w danym punkcie.

Zamawiający wymaga dostarczenia stacji ładowania prądem stałym. W przewodzie CCS Combo 2 (Type2/mode4) płynie prąd stały (DC), nie ma takiej możliwości, żeby jednocześnie płynął prąd przemienny (AC). Wtyczka CCS Combo 2 nie posiada styków AC a jedynie DC+, DC-, PE, CP, PP.

Wykonawca prosi o usunięcie zapisu:

„wyposażone w styki AC 3 x 400 V/32A zasilane bezpośrednio z punktu przyłączenia stacji, w celu zasilania dodatkowych odbiorników w autobusie w trakcie ładowania.”

Odpowiedź na pytanie nr 78:

Zamawiający dopuści zastosowanie złącza do ładowania autobusów tj.: CCS (Combo 2) 200 A, zgodne z IEC62196-3 lub równoważne, o długości minimum 4 metry, bez dodatkowych styków AC (patrz pytania nr 75, 82).

Pytanie nr 79:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ

SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)

Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu

Dot. 2.10. Opis parametrów technicznych:

2.10.14. Stacja ładowania musi posiadać rezerwowe gniazdo 3x400V/125A umożliwiające podłączenie mobilnych stacji ładowania.

Czy Zamawiający uzna wymóg za spełniony, jeżeli Wykonawca wykona dodatkową skrzynkę przyłączeniową z gniazdem CEE 125A, która będzie zainstalowana przy ładowarce? Wykonanie dodatkowej skrzynki nie będzie wymagało zmian konstrukcyjnych w ładowarce, czyli będzie rozwiązaniem tańszym, ale spełniającym założenia funkcjonalne.

Odpowiedź na pytanie nr 79:

TAK

Pytanie nr 80:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)

Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu

Dot. 2.12. System ładowania musi posiadać ograniczenie w poborze mocy z sieci dostawcy energii elektrycznej do wielkości mocy zamówionej.

Jaką mocą zamówioną dysponuje Zamawiający?

Odpowiedź na pytanie nr 80:

Użytkownik autobusów MPK w Łomży sp. z o. o. zamówił moc 320 kW dedykowaną do ładowania autobusów.

Pytanie nr 81:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ

SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)

Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu

2.17. Satelita – dodatkowe, oddalone stanowisko ładowania umieszczone przy kanale naprawczym w budynku warsztatu. Odległość od stacji ładowania do satelity ok. 25 m.

Jaką moc ładowania powinna mieć satelita?

Jak powinna działać logika przydzielania mocy w infrastrukturze ładowania? Zamawiający wymaga dostarczenia dwustanowiskowej stacji ładowania (o mocy 1x 80kW lub 2x 40kW) z dodatkową satelitą, czyli stacja ładowania powinna być trzywyjściowa.

Jak należy podzielić moc stacji ładowania (80kW) jeżeli aktywne będą 2 złącza w ładowarce stacjonarnej oraz dodatkowa satelita?

Czy złącze satelity powinno być aktywne cały czas, niezależnie czy stacja jest przełączona na działanie w trybie podstawowym czy rezerwowym?

Wykonawca proponuje, żeby zamiast satelity częścią przetargu była niewielka ładowarka mobilna o mocy 20 lub 40kW. Zastosowanie takiego rozwiązania rozszerzy możliwości infrastruktury ładowania pojazdów w budynku warsztatu oraz poza nim. Ładowarka mobilna może zostać podłączona w dowolnym miejscu, w którym będzie odpowiednia moc przyłączeniowa. Zastosowanie satelity ograniczy natomiast punkt ładowania do długości kabla CCS.

Odpowiedź na pytanie nr 81:

Zamawiający określając wymóg montażu satelity w budynku warsztatu ma na myśli dodatkowy punkt ładowania korzystający z usytuowanej na zewnątrz stacji ładowania (połączonej z magazynem energii). Moc ładowania satelity identyczny z parametrami pojedynczego punktu ładowania (min 40 kW). Punkt ładowania poprzez satelity będzie wykorzystywany alternatywnie, zatem stacja ładowania nie musi być trzywójściowa (Zamawiający nie ogranicza jednak takiego rozwiązania). Punkt ładowania poprzez satelitę nie musi być aktywny cały czas. Może to być przełącznik lub inne rozwiązania techniczne. Ładowarki mobilne zamiast satelity nie są w tym przypadku dopuszczonym alternatywnym rozwiązaniem, ponieważ Zamawiającemu zależy na ładowaniu pojazdów z energii odnawialnej gromadzonej w magazynie energii połączonym ze stacją ładowania (patrz pytanie nr 118).

Pytanie nr 82:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)
Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu
2.17.1. Zastosowane złącze do ładowania autobusów analogicznie jak wymagane przy głównym urządzeniu stacji tj.: CCS (Combo 2) 200 A, zgodne z IEC62196-3 lub równoważne, o długości minimum 4 metry, wyposażone w styki AC 3 x 400 V/32A zasilane bezpośrednio z punktu przyłączenia stacji, w celu zasilania dodatkowych odbiorników w autobusie w trakcie ładowania.
Zamawiający wymaga dostarczenia stacji ładowania prądem stałym. W przewodzie CCS Combo 2 (Type2/mode4) płynie prąd stały (DC), nie ma takiej możliwości, żeby jednocześnie płynął prąd przemienny (AC). Wtyczka CCS Combo 2 nie posiada styków AC a jedynie DC+, DC-, PE, CP, PP.
Wykonawca prosi o usunięcie zapisu:
„wyposażone w styki AC 3 x 400 V/32A zasilane bezpośrednio z punktu przyłączenia stacji, w celu zasilania dodatkowych odbiorników w autobusie w trakcie ładowania.”.

Odpowiedź na pytanie nr 82:

Zamawiający dopuści zastosowanie złącza do ładowania autobusów tj.: CCS (Combo 2) 200 A, zgodne z IEC62196-3 lub równoważne, o długości minimum 4 metry, bez dodatkowych styków AC (patrz pytania nr 75, 78, 118)

Pytanie nr 83:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)
Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu
Dot. 4. INFORMACJE POMOCNICZE DOT. WYMAGAŃ PROCESU ŁADOWANIA BATERII TRAKCYJNYCH ZAMAWIANYCH AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH PLUG-IN
4.1. Ładowanie baterii trakcyjnych będzie oparte o system telemetryczny służący do nadzoru nad racjonalnym procesem ładowania z ładowarki (objętych dostawą w tym postępowaniu).
Czy postępowanie obejmuje dostawę systemu telemetrycznego? Jeżeli tak, to Wykonawca prosi o wskazanie miejsca w dokumentacji, w którym są wskazane założenia i funkcjonalności systemu telemetrycznego, który ma zostać dostarczony.

Odpowiedź na pytanie nr 83:

Postępowanie w części 2 nakłada obowiązek dostawy systemu telemetrycznego. Producent zamawianych autobusów wspólnie z dostawcą ładowarki mają zadbać by proces ładowania baterii trakcyjnych z ładowarki (wewnętrznej lub zewnętrznej) był nadzorowany systemem telemetrycznym gwarantującym prawidłową i bezpieczną eksploatacją autobusów. W przypadku ładowarek dostarczonych z autobusami, ładowarki te muszą mieć możliwość współpracy z zewnętrznym systemem telemetrycznym opisanym w części 2 Zamówienia w punkcie 12 załącznika nr 11 do SWZ – OPZ dla części 2 (Opis został uzupełniony i stanowi zmianę SWZ - Załącznik nr 11 do SWZ aktualizacja z dnia 12.07.2021 r. - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla części 2- załącznik nr 10 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ) (patrz pytania nr 60, 64, 77, 113, 193)

Pytanie nr 84:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)
Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu

Dot. 4. INFORMACJE POMOCNICZE DOT. WYMAGAŃ PROCESU ŁADOWANIA BATERII TRAKCYJNYCH ZAMAWIANYCH AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH PLUG-IN

4.8. System ładowania – wymagana zgodność z przepisami i normami:

m) ISO15118-1 - Pojazdy drogowe - Interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią - część 1: Informacje ogólne oraz definicje przypadków użycia;

n) ISO15118-2 - Pojazdy drogowe - interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią - Część 2: Wymagania dla sieci i protokołów aplikacji;

o) ISO15118-3 - Pojazdy drogowe - interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią - Część 3: Wymagania dla warstwy fizycznej i warstwy łącza danych;

Wykonawca wskazuje, że bazując na wieloletnim doświadczeniu dostaw stacji ładowania dla dużej liczby odbiorców zdecydowanie największą popularnością cieszą się rozwiązania oparte na zasadzie Autocharge. Autoryzacja odbywa się w sposób automatyczny na podstawie EVCC ID kontrolera w pojeździe zgodnie z ISO 15118. Rozwiązanie Plug&Charge, które jest opisane w ISO 15118 (use case No. C1, C2, D1, D2), wykorzystuje w tym celu instalację certyfikatów w pojazdach i stacjach ładowania. Jednak to rozwiązanie nie cieszy się wysoką popularnością i obecnie bardzo niewiele pojazdów wspiera ten sposób autoryzacji. Sugerujemy więc aby Zamawiający dopuścił wybór rozwiązania Autocharge, które jest powszechnie stosowane, zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa i najwyższy poziom interoperacyjności. Czy Zamawiający dopuszcza - przynajmniej na początku - stosowanie Autocharge zamiast Plug&Charge, jeśli Wykonawca zapewni w okresie gwarancji możliwość upgrade stacji ładowania do zgodności z PnC opisanego w ISO 15118?

W ISO 15118-3 pojawiają się także zapisy dot. sposobu obsługi paury. Nasze duże doświadczenie pokazuje jednak, że nie wszystkie pojazdy wspierają pauzowanie ładowania. Jako członkowie organizacji CharIN, wiemy że dyskutowane jest wewnątrz organizacji, która metoda: uśpienia czy też zakończenia i rozpoczęcia nowej transakcji jest lepsza. Bazując na naszym doświadczeniu, w celu zachowania pełnej interoperacyjności, stosujemy rozwiązanie polegające na tym, że oferujemy rozwiązanie które - w przypadku wysłania przez serwer żądania ograniczenia mocy do 0 kW - przerywa ładowanie, pozwalając później wznowić proces ładowania (jako nową transakcję) - bez zbędnej ingerencji użytkownika (tj. bez konieczności odłączenia i ponownego podłączenia pojazdu). Czy Zamawiający dopuszcza powyższe rozwiązanie?

Odpowiedź na pytanie nr 84:

TAK

Pytanie nr 85:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)

Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu

5.2. Stacja ładowania 2x40kW musi pobierać energię do ładowania baterii trakcyjnych autobusu w 3 wariantach:

a) Przede wszystkim z Magazynu Energii i energii odnawialnej (1) lub,

b) Z Magazynu Energii oraz z sieci energetycznej (1+2) lub,

c) Z sieci energetycznej (2) np. w sytuacji wyczerpania Magazynu Energii lub jego odłączenia w celach serwisowych.

d) W sytuacji awaryjnej zasilanie z agregatu prądowłórczego (3)

Kto jest odpowiedzialny za dostarczenie agregatu prądowłórczego?

Czy rozdzielnica jest w zakresie przetargu? Jeżeli nie, to Wykonawca prosi o informację jaką rozdzielnicą dysponuje Zamawiający.

Czy w trybie działania agregatu prądowłórczego wymagane jest również podtrzymywanie działania instalacji fotowoltaicznej?

Odpowiedź na pytanie nr 85:

Agregat prądowłórczy o mocy 40 kW jest już podłączony do sieci energetycznej MPK w Łomży sp. z o.o. Zamawiający nie posiada rozdzielnicy dedykowanej do stacji ładowania, zatem Wykonawca musi zaplanować jej wykonanie (dostarczenie). W trybie działania agregatu prądowłórczego wymagane jest również podtrzymywanie działania instalacji fotowoltaicznej (patrz pytania nr 118).

Pytanie nr 86:

Dotyczy pkt. 3 i 4, Rozdział II SWZ Zamawiający zapisał:

3. Dla części 1 i 2 zamówienia wymagany okres rękojmi na wykonany przedmiot umowy wynosi – 60 miesięcy od dnia odbioru końcowego.

4. Dla części 1 i 2 zamówienia w przypadku, gdy oferowany przez Wykonawcę okres gwarancji jest dłuższy niż wskazany w niniejszej SWZ okres rękojmi, okres rękojmi będzie równy okresowi gwarancji. Czy Zamawiający jest skłonny skrócić okres rękojmi do 24 miesięcy dla Części 1 Postępowania?

Ustawowy okres rękojmi wynosi 24 miesiące od daty wydania rzeczy. Wymagany przez Zamawiającego ponad dwukrotnie dłuższy okres rękojmi będzie miał wpływ na podniesienie ceny oferty. Prosimy o skrócenie wymaganego okresu rękojmi.

Odpowiedź na pytanie nr 86:

Zamawiający nie wyraża zgody na skrócenie wymaganego okresu rękojmi, z uwagi na rodzaj dostawy.

Pytanie nr 87:

Dotyczy Rozdział IV SWZ, Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1, Zał. nr 9a Formularz cenowy dla części 1 Zamawiający w Zał. Nr 10 OPZ w pkt. 13 zapisał:

13. ŁADOWANIE POKŁADOWE LUB POZAPOKŁADOWE

13.1. Zamawiający zaleca zastosowanie rozwiązania pozapokładowego ładowania baterii trakcyjnych tj. ładowarką zewnętrzną celem zwiększenia parametrów użytkowych tj. pojemności pasażerskiej, zmniejszenia masy autobusu i zwiększenia zasięgu pojazdu na 1 ładowaniu. UWAGA: KRYTERIUM PUNKTOWANE

13.2. W wariantcie indywidualnego pozapokładowego ładowania plug-in (np. poza stacją ładowania zlokalizowaną w zajezdni MPK) należy w ramach dostawy autobusów do każdego z nich dostarczyć mobilne urządzenie ładujące (...)

1. Czy Zamawiający jest skłonny przesunąć z Części 1 do Części 2 zakres polegający na dostawie dwóch szt. ładowarek mobilnych Plug-In?

2. Czy w przypadku, kiedy Zamawiający nie wyrazi zgody na przesunięcie wskazanego w powyższym pytaniu zakresu do Części 2 wyrazi zgodę, aby w autobusie była zamontowana ładowarka pokładowa o mocy minimum 20 kW?

Zamawiający w Części 2 postępowania szuka wykonawcy w zakresie budowy instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu, której przedmiotem jest zaprojektowanie, wykonanie i dostawa systemu ładowania dla autobusów będących przedmiotem dostawy w Części 1 postępowania. Dostawcy autobusów, czyli przedmiotu zamówienia dla Części 1, nie są specjalistami w zakresie dostaw ładowarek Plug-In. Dużo większą wiedzę i doświadczenie będą mieli w tym zakresie Wykonawcy dla zadania w Części 2 przedmiotowego postępowania.

Należy też zaznaczyć, że ładowarka pokładowa nie wymaga wykonywania przeglądów UDT, ponadto poprzez dodatkowy adapter autobus może zostać podłączony do zwykłego gniazda trójfazowego 3x400V.

Odpowiedź na pytanie nr 87:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 88:

Dotyczy pkt. 2.1, Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

2.1. Długość autobusu: od 11,0 m do 12,2 m

Czy Zamawiający jest skłonny zmienić wartość minimalną wyżej wymienionego zakresu i dopuścić autobus o długości od 10,0 metrów, przy czym zachowane pozostaną wymagania dotyczące minimalnej liczby miejsc pasażerskich? Prosimy o wprowadzenie zapisu:

Długość autobusu: od 10,0 m do 12,2 m

Odpowiedź na pytanie nr 88:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 89:

Dotyczy pkt. 5.1.1, Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

5.1.1. Drzwi wejściowe dwuskrzydłowe (układ wejść 2-2-2) (...)

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus z układem drzwi 1-2-0 lub 1-2-1?

Odpowiedź na pytanie nr 89:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 90:

Dotyczy pkt. 5.1.3, Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

5.1.3. Skrzydła drzwi wejścia „2” i „3” otwierane na zewnątrz nadwozia odskokowo - przesuwne.

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym drzwi 2 będą odskokowo – przesuwne, a drzwi 3 otwierane do środka pojazdu?

Odpowiedź na pytanie nr 90:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 91:

Dotyczy pkt. 5.2.5 i 5.2.6, Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

5.1.3. Szyby boczne i tylna – ze szkła hartowanego, przyciemniane w min. 20%, klejone do nadwozia; Minimalna liczba okien przesuwnych w autobusie: 4 sztuk rozmieszczonych równomiernie w całej przestrzeni pasażerskiej z szybami przesuwanymi. Przesuwne elementy okien dopuszcza się w wersji szyb pojedynczych lub podwójnych. Ze względów poprawy bezpieczeństwa oraz przy braku innych rozwiązań konstrukcyjnych dopuszcza się szyby uchylne. Szyba boczna zamontowana za pierwszymi drzwiami, jako podwójna (dopuszcza się wszystkie szyby podwójne).

5.2.6. Okno kierowcy przesuwane, szyby podwójne, umożliwiające dobrą widoczność lewego lusterka zewnętrznego.

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym szyby boczne oraz okno kierowcy będą szybami pojedynczymi?

Takie rozwiązanie ma korzystny wpływ na masę własną autobusu oraz jest dużo tańsze w przypadku wymiany na skutek np. kolizji czy wandalizmu.

Odpowiedź na pytanie nr 91:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 92:

Dotyczy pkt. 7.3, Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

7.3. Ściany boczne wykonane z wodoodpornych płyt jednostronnie powlekanych, łatwe do utrzymania w czystości.

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby wewnętrzne ściany boczne były wykonane z wodoodpornego, łatwego do utrzymania w czystości tworzywa sztucznego?

Odpowiedź na pytanie nr 92:

TAK

Pytanie nr 93:

Dotyczy pkt. 7.14.2, ppkt. b) Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

7.14.2. Przyciski „STOP”.

b) Umieszczone na wysokości 120 cm od podłogi.

Czy Zamawiający dopuści tolerancję powyższego umiejscowienia przycisku STOP?

Umiejscowienie przycisków „STOP” jest określone w Regulaminie 107, który jest podstawą uzyskania homologacji autobusu.

Regulamin ten określa następujące tolerancje:

- sygnalizacja kierowcy konieczności zatrzymania pojazdu – max 1500 mm nad podłogą Urządzenia komunikacyjne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się:
- w sąsiedztwie siedzeń i w strefie wózka – 700 mm do 1200 mm nad podłogą

– w strefie niskopodłogowej, tam gdzie nie ma siedzeń – 800 mm do 1500 mm nad podłogą.

Odpowiedź na pytanie nr 93:

TAK

Pytanie nr 94:

Dotyczy pkt. 8 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

8. Nadwozie – Inteligentne Systemy Transportowe (ITS), Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP)

Czy Zamawiający może wskazać dostawcę rozwiązań, które są obecnie przez niego stosowane w wyżej wymienionym zakresie?

Odpowiedź na pytanie nr 94:

Aktualnie funkcjonujący w MPK w Łomży sp z o.o. Systemy Dynamicznej Informacji Pasażerskiej był wdrażany przez firmę PIXEL Sp. z o.o., ul. Bogdana Raczkowskiego 5, 85-862 Bydgoszcz.

Pytanie nr 95:

Dotyczy pkt. 18.2 i 18.5 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

18.2. Rodzaj i typ opon: rozwiązanie zależne od zastosowanych przez producenta autobusu silników napędowych (np. 1 centralny czy 4 w każdym z kół). W przypadku zastosowania 1 silnika centralnego - rozmiar opon: 275/70 R22,5"; Wszystkie opony jednej marki (producenta), typu i o jednakowym bieżniku, przeznaczone do ruchu miejskiego. Zamawiający nie dopuszcza zastosowania opon jednokierunkowych.

18.5. Koła: rozwiązanie zależne od zastosowanych przez producenta autobusu silników napędowych (np. 1 centralny czy 4 w każdym z kół). W przypadku zastosowania 1 silnika centralnego - montowane na śrubach, otwory bez frezu. Rodzaj obręczy: tarczowe, aluminiowe. Rozmiar obręczy: 7,50 – 22,5".

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie kół w rozmiarze 19,5"?

Odpowiedź na pytanie nr 95:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 96:

Dotyczy pkt. 22.3 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

22.3. Zbiornik wyrównawczy (lub zbiorniki wyrównawcze) wykonany z tworzywa sztucznego lub innego materiału odpornego na korozję - dostęp do kontroli wzrokowej i uzupełniania poziomu płynu. Przeźroczysty lub wyposażony we wskaźnik poziomu płynu.

Czy Zamawiający jest skłonny usunąć zapis „dostęp do kontroli wzrokowej i uzupełniania płynu”?

Zbiornik wyrównawczy jest usytuowany w najwyższym punkcie pojazdu, pod osłoną. Brak płynu sygnalizowany jest na zestawie wskaźników, uzupełnianie płynu odbywa się za pośrednictwem pompki z poziomu podłogi.

Odpowiedź na pytanie nr 96:

TAK. Zamawiający nie usuwa zapisu „dostępu do kontroli wzrokowej” jednak dopuszcza rozwiązanie sygnalizowania braku płynu dedykowanymi wskaźnikami. W tym zakresie dokonuje odpowiedniej zmiany w SWZ.

Pytanie nr 97:

Dotyczy pkt. 23.1.2 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

23.1.2. Zasilanie urządzeń systemowych prądem czerpanym z min. 2 akumulatorów 24V / minimum 220Ah, (jeżeli występuje takie rozwiązanie).

Czy Zamawiający jest skłonny usunąć informację dotyczącą minimalnej pojemności akumulatorów (220 Ah), ewentualnie dopuścić rozwiązanie, w którym będą zamontowane dwa akumulatory o pojemności min. 95 Ah każdy?

Akumulatory niskonapięciowe w autobusie elektrycznym są wymagane jedynie do uruchomienia systemu i podtrzymania podstawowych funkcji przy wyłączonym trybie jazdy. Akumulatory o pojemności 220 Ah i większe są stosowane w autobusach z klasycznym napędem na olej napędowy i ich duża

pojemność jest wymagana dla prawidłowej pracy rozrusznika, który w przypadku autobusów elektrycznych nie występuje.

Odpowiedź na pytanie nr 97:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 98:

Dotyczy pkt. 24.4 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

24.4. Do ogrzewania pojazdu wymagane wykorzystanie klimatyzatora z pompą ciepła.

Czy Zamawiający jest skłonny odstąpić od konieczności zastosowania pompy ciepła?

Stosowane przez dostawcę sprawdzone rozwiązania ogrzewania i klimatyzacji bez pompy ciepła są wystarczająco wydajne, niezawodne, a jednocześnie mniej wymagające technologicznie.

Odpowiedź na pytanie nr 98:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 99:

Dotyczy pkt. 24.6.4 i 24.6.9 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

24.6.4. Nawiewy ciepłego powietrza zlokalizowane przy drzwiach wejściowych działające automatycznie lub uruchamiane indywidualnie przez kierowcę z możliwością przestawiania ciepłego lub niepodgrzewanego nawiewu i regulacji temperatury.

24.9 Zapobieganie zaleganiu śniegu lub oblodzenia na stopniach drzwi wejściowych poprzez np. skierowanie nadmuchu, podgrzewane stopnie drzwi wejściowych, itp.

Czy Zamawiający jest skłonny odstąpić od powyższych zapisów?

Odpowiedź na pytanie nr 99:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 100:

Dotyczy pkt. 25.1 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

25.1. Autobus musi posiadać skuteczną klimatyzację całego wnętrza sterowaną z miejsca kierowcy o wydajności chłodzenia minimum 25 kW.

25.1.1. Zamawiający dopuszcza następujące rozwiązania techniczne klimatyzatora:

a) Klimatyzator z pompą ciepła i czynnikiem chłodniczym CO₂, włączony w układ ogrzewania całego autobusu

b) Klimatyzator z pompą ciepła i innym czynnikiem chłodniczym, niż CO₂, włączony w układ ogrzewania całego autobusu

Czy Zamawiający jest skłonny odstąpić od powyższych zapisów?

Dzisiejsze rozwiązania pozwalają na schłodzenie pojazdu klimatyzacją o mocy ok. 8 kW, nie ma także konieczności włączania jej w układ ogrzewania pojazdu. Rozwiązania autobusu elektrycznego powinny być w maksymalnym stopniu energooszczędne, jest to możliwe dzięki rozwiązaniu klimatyzacji w postaci trzech osobnych agregatów dachowych, z których jeden przeznaczony jest dla kierowcy, dwa pozostałe dla przedziału pasażerskiego. Praca tych agregatów jest niezależna od siebie.

Odpowiedź na pytanie nr 100:

Nie. Ze względu na częste otwieranie drzwi pasażerskich wymagane są urządzenia klimatyzacji z pompą ciepła o wydajności min 25 kW, które zagwarantują opisane w SWZ wymogi komfortu w przestrzeni pasażerskiej i kierowcy w każdych warunkach.

Pytanie nr 101:

Dotyczy pkt. 28.3.6 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

28.3.6. Środek gaszący w postaci: ciekłej - w ilości minimum 2 dm³/m³ przestrzeni komory silnika lub w postaci proszku gaśniczego – w ilości minimum 4,5 kg/ komorę silnika; rozpylany dyszami;

Czy Zamawiający jest skłonny zaakceptować środek gaśniczy w postaci aerozolu w zamian za czynnik ciekły lub proszkowy?

Rozwiązanie systemu gaszenia w formie aerozolu jest rozwiązaniem dedykowanym dla autobusów elektrycznych

Odpowiedź na pytanie nr 101:

TAK. Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie nr 102:

Dotyczy pkt. 7.5 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

7.5. Stanowisko do mocowania wózka inwalidzkiego. Wielkość wydzielonego miejsca (stanowiska) powinna umożliwiać przewóz min. jednego wózka inwalidzkiego i/lub jednego wózka dziecięcego. Długość min 2000mm

7.5.1. Stanowisko do przewozu osób na wózkach inwalidzkich musi być zaprojektowane ściśle wg wymagań Regulaminu nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L255 z 29.9.2010 r., s.1) tj:

a) W autobusie miejskim dla każdej osoby poruszającej się na wózku powinna być zapewniona powierzchnia, co najmniej o szerokości 75 cm i długości 130 cm.

Powierzchnia podłogi powinna być wyłożona materiałem przeciwpoślizgowym.

Zamawiający podaje dwie różne wielkości dotyczące długości powierzchni przewidzianej dla wózka inwalidzkiego: 2000 mm i 130 cm. Prosimy o jednoznaczne wskazanie właściwej długości minimalnej 130 cm.

Odpowiedź na pytanie nr 102:

Długość min. 2000 mm dotyczy przestrzeni wspólnej dla wózka inwalidzkiego i wózka dziecięcego. Zamawiający wymaga spełnienia minimalnych wymagań Regulaminu nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L255 z 29.9.2010 r., s.1) zgodnie z zapisami SWZ.

Pytanie nr 103:

Dotyczy pkt. 19.1.9 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

19.1.9. Rezerwowy układ hamulcowy

Prosimy o wskazanie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem „rezerwowy” układ hamulcowy.

Odpowiedź na pytanie nr 103:

Hamulec awaryjny może spełniać rolę Rezerwowego układu hamulcowego (patrz pytanie nr 41).

Pytanie nr 104:

Dotyczy ust. II, pkt. 1 Rozdział IV SWZ

W odniesieniu do wymagań gwarancyjnych Części 1 zamówienia prosimy o określenie planowanych przebiegów rocznych.

Odpowiedź na pytanie nr 104:

Planowane przebiegi roczne 60.000 – 70.000 km.

Pytanie nr 105:

Dotyczy ust. II, pkt. 1, ppkt. 6 Rozdział IV SWZ Zamawiający zapisał:

6) Okres gwarancji na dostępność części zamiennych wynosi: minimum 15 lat od zakończenia produkcji oferowanego modelu autobusu możliwość zakupu wszystkich części zamiennych (konstrukcji, poszycia, podzespołów, urządzeń, etc.).

Prosimy o zmianę powyższego zapisu na zaproponowany poniżej:

6) Okres gwarancji na dostępność części zamiennych wynosi: minimum 10 lat liczony od dnia odbioru końcowego przedmiotu zamówienia z części 1, daje możliwość zakupu wszystkich części zamiennych (konstrukcji, poszycia, podzespołów, urządzeń, etc.).

Wymagany przez Zamawiającego okres gwarancji dostępności części będzie miał wpływ na podniesienie ceny oferty. W zaproponowanym okresie 10 lat Zamawiający będzie w stanie wyspecyfikować i zamówić części niezbędne do zapewnienia ciągłości eksploatacji w całym cyklu życia autobusu.

Prosimy o zmianę okresu gwarancji dostępności części do minimum 10 lat.

Zmiana powinna uwzględniać również zapisy Zał. Nr 8a WZÓR UMOWY § 6, ust. 2.

Zapis odnoszący się do „zakończenia produkcji modelu autobusu” jest nieprecyzyjny. Prosimy o zastosowanie zaproponowanej nomenklatury w SWZ.

Odpowiedź na pytanie nr 105:

Zamawiający pozostawia zapisy ust. II, pkt. 1, ppkt. 6 Rozdział IV SWZ bez zmian.

Pytanie nr 106:

Dotyczy ust. 21, par. 6 Zał. Nr 8a Wzór umowy dla Części 1 Zamawiający zapisał:

21. Jeżeli w okresie gwarancji ujawnią się wady autobusu, których usunąć się nie da Wykonawca zobowiązany jest do wymiany autobusu na nowy wolny od wad w terminie 14 dni od daty dostarczenia reklamacji na piśmie.

Prosimy o zmianę powyższego zapisu na zaproponowany poniżej:

21. Jeżeli w okresie rękojmi ujawnią się wady autobusu, których usunąć się nie da Wykonawca zobowiązany jest do wymiany autobusu na nowy wolny od wad w terminie 14 dni od daty dostarczenia reklamacji na piśmie.

Ustawowo rękojmia stanowi podstawę do roszczenia wymiany wadliwego towaru na nowy.

Dodatkowo, w przedmiotowym postępowaniu, okres gwarancji całopojazdowej stanowi kryterium oceny oferty i nie powinien być równoważny (w części zakresu) z warunkami rękojmi. Prosimy o zmianę na proponowany zapis.

Odpowiedź na pytanie nr 106:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę § 6 ust. 21, Zał. Nr 8a Wzór umowy otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„Jeżeli w okresie gwarancji ujawnią się istotne i nieusuwalne wady autobusu, Wykonawca zobowiązany jest do wymiany autobusu na nowy wolny od wad w terminie, który zostanie ustalony indywidualnie, natomiast Wykonawca do momentu dostawy nowego autobusu zobowiązany jest zapewnić bezpłatnie autobus zastępczy o tożsamy parametrach tj. długość, pojemność przewozu (ilość miejsc dla pasażerów) i pojemność baterii, w terminie 14 dni od dnia zgłoszenia.”(patrz pytania nr 128, 130 i 132).

Pytanie nr 107:

Dotyczy ust. 14, par. 6 Zał. Nr 8a Wzór umowy dla Części 1 Zamawiający zapisał:

14. Wykonawca zobowiązuje się do dokonania ich nieodpłatnej naprawy lub wymiany na wolne od wad, w terminie do 7 dni roboczych od chwili zgłoszenia usterki lub awarii w formie pisemnej na adres lub elektronicznie na adres mailowy:

Prosimy o zmianę powyższego zapisu na zaproponowany poniżej:

14. Wykonawca zobowiązuje się do dokonania ich nieodpłatnej naprawy lub wymiany na wolne od wad, w terminie do 7 dni roboczych od chwili zgłoszenia usterki lub awarii w formie pisemnej na adres lub elektronicznie na adres mailowy: lub za pośrednictwem panelu klienta, aplikacji webowej dostarczanej przez wykonawcę, przeznaczonej do obsługi zgłoszeń reklamacyjnych.

Zastosowanie aplikacji webowej do obsługi zgłoszeń reklamacyjnych skróci czas wysłania zgłoszenia, pozwoli na zarządzanie kosztami, czasem i statusem reklamacji. Prosimy o zaakceptowanie kolejnej możliwości wysyłania zgłoszeń reklamacyjnych za pośrednictwem aplikacji webowej.

Odpowiedź na pytanie nr 107:

Zamawiający wyraża zgodę i § 6 ust. 14 Zał. Nr 8a Wzór umowy dla Części 1 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi: (uwzględniając wcześniejsze odpowiedzi na pytanie nr 48):

„14. Wykonawca zobowiązuje się do dokonania ich nieodpłatnej naprawy lub wymiany na wolne od wad, w terminie do 10 dni roboczych od chwili zgłoszenia usterki lub awarii w formie pisemnej na adres lub elektronicznie na adres mailowy: lub za pośrednictwem panelu klienta, aplikacji webowej dostarczanej przez wykonawcę, przeznaczonej do obsługi zgłoszeń reklamacyjnych.”

Pytanie nr 108:

Dotyczy pkt. 5.1.5 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

5.1.5. Drzwi pierwsze - oddzielna obsługa skrzydeł drzwi z możliwością blokowania pierwszego skrzydła wyposażonego w zamek patentowy (trzy klucze w komplecie), drugie skrzydło blokowane mechanicznie od wewnątrz (klucz ryglujący).

W przypadku pozytywnej odpowiedzi na pytanie nr 4 prosimy o zmianę w zapisie wyżej przytoczonego sformułowania:

5.1.5. Drzwi pierwsze - oddzielna obsługa skrzydeł drzwi z możliwością blokowania pierwszego skrzydła wyposażonego w zamek patentowy (trzy klucze w komplecie), drugie skrzydło blokowane mechanicznie od wewnątrz (klucz ryglujący), w przypadku pojedynczego skrzydła drzwi z możliwością blokowania pierwszego skrzydła wyposażonego w zamek patentowy (trzy klucze w komplecie).

Odpowiedź na pytanie nr 108:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 109:

Dotyczy pkt. 5.2.1 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

5.2.1. Szyby drzwi pierwszych (przy kierowcy): podwójne. Nie dopuszcza się szyb drzwiowych elektrycznie podgrzewanych.

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić szyby drzwi pierwszych wyposażone w szybę elektrycznie podgrzewaną?

Rozwiązanie takie jest równoważne z szybą podwójną i zamiennie stosowane przez producentów, a w okresie obniżonych temperatur skutecznie zapewnia właściwą widoczność kierowcy.

Odpowiedź na pytanie nr 109:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 110:

Dotyczy pkt. 5.3.1 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

5.3.1. Zewnętrzne

a) Rozwiązanie 1: Lustra zewnętrzne sterowane elektrycznie i ogrzewane, min. 3 szt. zamontowane z przodu pojazdu; lusterka zewnętrzne tradycyjne, prawe i lewe, mocowane na wspornikach składanych umożliwiających mycie autobusu na myjni mechanicznej czteroszczotkowej rozmieszczenie i sposób ich mocowania zapewniający kierowcy pełne pole widzenia (bez strefy „martwej”) oraz tzw. „pole krawężnikowe” tj:

- Lustra główne zewnętrzne prawe i lewe, podgrzewane, z elektrycznym sterowaniem ustawieniem zwierciadeł z miejsca kierowcy.

- Dodatkowe lustro do obserwacji krawędzi jezdni po prawej stronie, lustro bliskiego zasięgu, podgrzewane, umieszczone we wspólnej obudowie z prawym lustrem głównym (Wymagane ustawianie zwierciadła lustra elektrycznie z miejsca kierowcy)

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o rezygnację z wymogu dotyczącego elektrycznej regulacji zwierciadła dodatkowego lustra do obserwacji krawędzi jezdni po prawej stronie.

Odpowiedź na pytanie nr 110:

NIE. Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 111:

Dotyczy pkt. 6.12 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

6.12 Bluetooth (min. wersja 2, o zasięgu 300 m) do transmisji danych i połączeń sprzętowych wyposażenia autobusu

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o doszczegółowienie powyższego zapisu.

Odpowiedź na pytanie nr 111:

Dotyczy wyposażenia związanego np. z SDIP, autokomputerów itp. Dostawca tych systemów ma zapewnić komunikację bluetooth (min. wersja 2, o zasięgu 300 m) do transmisji danych z serwerami bazodanowymi w zajezdni MPK i połączeń sprzętowych wyposażenia autobusu (patrz pytanie nr 192).

Pytanie nr 112:

Dotyczy pkt. 7.13 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

7.13. Nagłośnienie przestrzeni pasażerskiej umieszczone w panelach sufitowych do wykorzystania przez system głośnomówiący, komunikaty głosowe, system informacji pasażerskiej oraz kierowcę.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie, czy Zamawiający rozumie system głośnomówiący jako system opisany w pkt. 6.11.

Odpowiedź na pytanie nr 112:

Nie, nagłośnienie przestrzeni pasażerskiej umieszczone w panelach sufitowych dotyczy zapowiedzi głosowych przystanków, komunikatów odtwarzanych z nagrań, głosowych informacji kierowcy itp. Nie może być połączone z telefonem (łącznością) kierowcy.

Pytanie nr 113:

Dotyczy pkt. 12.1 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

12.1. Ładowanie baterii trakcyjnych będzie oparte o system telemetryczny służący do nadzoru nad racjonalnym procesem ładowania z ładowarki pokładowej lub procesem ładowania pozapokładowego (stacja ładowania, ładowarki zewnętrzne).

W przypadku ładowania pozapokładowego system telemetryczny dostarczony wraz z ładowarkami odnosi się do zarządzania pracą ładowarek zewnętrznych.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie jako system telemetryczny służący do nadzoru nad racjonalnym procesem ładowania.

Systemy telemetryczne służą odczytowi danych pracy konkretnego urządzenia bądź systemu i ich późniejszej analizie.

Odpowiedź na pytanie nr 113:

Producent zamawianych autobusów wspólnie z dostawcą ładowarki mają zadbać by proces ładowania baterii trakcyjnych z ładowarki (wewnętrznej lub zewnętrznej) był nadzorowany systemem telemetrycznym gwarantującym prawidłową i bezpieczną eksploatacją autobusów. W przypadku ładowarek dostarczonych z autobusami, ładowarki te muszą mieć możliwość współpracy z zewnętrznym systemem telemetrycznym opisanym w części 2 Zamówienia w punkcie 12 OPZ – załącznik nr 11 do SWZ – OPZ dla części 2 (Opis został uzupełniony i stanowi zmianę SWZ - Załącznik nr 11 do SWZ aktualizacja z dnia 12.07.2021 r. - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla części 2- załącznik nr 10 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ). (patrz pytania nr 60, 64, 77, 83 i 193).

Pytanie nr 114:

Dotyczy pkt. 18.10.1 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

18.10.1. W autobusach zamontowany musi być system bieżącej kontroli ciśnienia w oponach (każdego koła indywidualnie) oraz prezentację tych parametrów na wyświetlaczu w kabinie kierowcy, a także informowanie o przekroczeniu progów bezpieczeństwa. System powinien posiadać czujnik/czujniki ciśnienia z możliwością ich przekładania w przypadku wymiany opon (czujniki muszą być również zamontowane w dostarczonych kołach zapasowych w przypadku montażu takiego czujnika w kole).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie czujników ciśnienia w oponach bez możliwości ich przekładania w przypadku wymiany opon?

Odpowiedź na pytanie nr 114:

NIE, takie rozwiązanie podniesie koszty eksploatacyjne Zamawiającego.

Pytanie nr 115:

Dotyczy pkt. 21.2.3 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

21.2.3. Układ centralnego smarowania wyposażony w elektroniczny sterownik z pamięcią oraz z sygnalizacją niesprawności w kabinie kierowcy, oraz możliwością regulacji częstotliwości smarowania.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie systemu układu centralnego smarowania, który będzie wyposażony w elektroniczny sterownik niewyposażony w pamięć?

Odpowiedź na pytanie nr 115:

TAK

Pytanie nr 116:

Dotyczy pkt. 23.3.3 Zał. Nr 10 OPZ dla Części 1 Zamawiający zapisał:

23.3.3. Oświetlenie i dodatkowe instalacje kabiny kierowcy:

(...)

e) Możliwość stopniowania natężenia światła.

f) Możliwość wyboru stref pojazdu do oświetlenia (np. lewa i prawa strona).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym oświetlenie kabiny kierowcy nie będzie miało funkcji stopniowania natężenia światła?

Odpowiedź na pytanie nr 116:

NIE, kierowca musi mieć możliwość doświetlenia wnętrza kabiny i zamontowanego wyposażenia (co zapewni stopniowanie natężenia światła), które nie będzie przeszkadzać w czasie jazdy.

Pytanie nr 117:

Dotyczy ppkt. a pkt. 4) ust. 2 Rozdział IX Zamawiający zapisał:

a) dla części 1:

Zamawiający uzna, że wykonawca spełnia warunek w powyższym zakresie, jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie dostawę co najmniej 1 (jednego) nowego autobusu.

Prosimy o zmianę zapisu dotyczącego warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej i zawodowej dla części 1 według poniższej propozycji:

a) dla części 1:

Wykonawca zobowiązany jest wykazać doświadczenie według punktu 1 lub zdolność techniczną i zawodową według punktu 2:

1. DOŚWIADCZENIE:

Zamawiający uzna, że wykonawca spełnia warunek w powyższym zakresie, jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie dostawę co najmniej 1 (jednego) nowego autobusu lub

2. ZDOLNOŚĆ TECHNICZNĄ I ZAWODOWĄ:

Zamawiający żąda, by Wykonawcy:

a) w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania wniosków, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie:

- opracowali i wyprodukowali co najmniej 2 pojazdy kategorii M według definicji z ustawy z dnia 20.6.1997 r. Prawo o ruchu drogowym;
- pozyskali homologację co najmniej na jeden typ autobusu z napędem elektrycznym (autobus zeroemisyjny wg. Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych z 11 stycznia 2018 roku);

b) dysponują odpowiednią kadrą dedykowaną do realizacji Zamówienia tj.:

1) zespołem ds. nadzoru realizacji projektu, w skład którego wchodzi co najmniej 2 osoby i każda z nich spełnia następujące wymagania:

- posiada wykształcenie wyższe magisterskie lub równoważne lub tytuł zawodowy inżyniera lub równoważny i może wykazać się minimum 5 letnim (liczonym pełnymi miesiącami pracy) okresem zatrudnienia przy produkcji pojazdów kategorii M według definicji z ustawy z dnia 20.6.1997 r. Prawo o ruchu drogowym;

2) zespołem ds. konstrukcji i projektowania, w skład którego wchodzi co najmniej 2 osoby i każda z nich spełnia następujące wymagania:

- w zespole jest osoba, która posiada wykształcenie wyższe z tytułem zawodowym co najmniej inżyniera lub równoważnym w dziedzinach mechaniki, mechatroniki, informatyki, automatyki, budowy maszyn, elektroniki lub pokrewnym i może wykazać się minimum 3 letnim (liczonym pełnymi miesiącami pracy) okresem zatrudnienia przy projektowaniu pojazdów kategorii M według definicji z ustawy z dnia 20.6.1997 r. Prawo o ruchu drogowym;

- w zespole jest osoba, który posiada wykształcenie wyższe ze stopniem zawodowym co najmniej magistra lub równoważnym w dziedzinach wzornictwa przemysłowego (tworzenia wzorów

przemysłowych) lub projektowania i budowy maszyn i może wykazać się minimum 3 letnim (liczonym pełnymi miesiącami pracy) okresem zatrudnienia przy projektowaniu pojazdów kategorii M według definicji z ustawy z dnia 20.6.1997 r. Prawo o ruchu drogowym;

3) zespołem ds. produkcji, w skład którego wchodzi co najmniej 4 osoby i każda z nich może wykazać się minimum 3 letnim (liczonym pełnymi miesiącami pracy) okresem zatrudnienia przy produkcji pojazdów kategorii M według definicji z ustawy z dnia 20.6.1997 r. Prawo o ruchu drogowym; Poprzez zmianę wyżej wspomnianego warunku Zamawiający rozszerzy grono o oferentów, zdolnych zaproponować niedostępne dotąd nowoczesne innowacyjne konstrukcje. Ponadto zmiana warunku doświadczenia dodatkowo pozwoli Zamawiającemu pozyskać większą liczbę ofert, co w efekcie przyczyni się do wzrostu ich konkurencyjność w sferze finansowej.

Mając na uwadze powyższe, zwracamy się z prośbą o rozważenie możliwości zmiany zapisu tego punktu, która wpisuje się w intencje Ustawodawcy o powiązaniu zasady uczciwej konkurencji z zasadą równego traktowania wykonawców.

Pragniemy zauważyć, że w odniesieniu do zdolności technicznej lub zawodowej Zamawiający może określić warunki dotyczące niezbędnego wykształcenia, kwalifikacji zawodowych, doświadczenia, potencjału technicznego wykonawcy lub osób skierowanych przez wykonawcę do realizacji zamówienia, umożliwiające realizację zamówienia na odpowiednim poziomie jakości.

Zmiana warunku doświadczenia dopuszczająca wykazanie przez potencjalnych Wykonawców zdolności technicznej i zawodowej jest zgodna z zapisami ustawy PZP w art. 116.

Odpowiedź na pytanie nr 117:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ w powyższym zakresie bez zmiany.

Pytanie nr 118:

W nawiązaniu do ogłoszenia o przetargu prosimy o wyjaśnienie zapisów SWZ zał. Nr 11 OPZ do części 2:

Ad.1.10 Jaki jest termin otrzymania pisemnej akceptacji przyjętego rozwiązania?

Ad.2.4 Co oznacza sformułowanie „dedykowane stacje ładowania”?

Ad.2.10.9 Kabel zgodny ze standardem CCS typ 2 nie umożliwi doprowadzenia zasilania 3x400VAC jednym kablem z zasilaniem DC. Jakiego rozwiązania oczekuje zamawiający?

Ad.2.10.12 Czy wyjściowa aparatura pomiarowa musi być zgodna z dyrektywą MID?

Ad.2.10.13 Czy wejściowa aparatura pomiarowa musi być zgodna z dyrektywą MID?

AD.2.17 Prosimy o sprecyzowanie czy satelita powinien być trzecim punktem ładowania należącym do ładowarki, czy oddzielną ładowarką? Jaki priorytet ma mieć satelita w stosunku do dwóch stanowisk ładowania z punktu 2.1 i w odniesieniu do przełącznika z punktu 2.3? Czy przez satelitę rozumie się ładowarkę zasilaną z gniazda określonego w punkcie 2.10.14? Jakie powinny być parametry takiego punktu ładowania?

Ad.2.18 „Ładowarka i satelity „ ile szt. satelitów?

Ad.3.6 Jak się ma ten zapis do „satelity”.

Ad.5.4 Jak należy rozumieć zawarte w pkt 5.4 zalecenie „by oferowany magazyn energii był zbudowany z identycznych baterii jak w oferowanych autobusach zestaw baterii trakcyjnych” wobec podzielenia zamówienia na dwie części i dopuszczalności składania ofert częściowych, a w konsekwencji braku wiedzy oferenta w części II zamówienia o rodzaju baterii trakcyjnych instalowanych w autobusach, które ostatecznie zostaną dostarczone Zamawiającemu w wyniku postępowania objętego częścią I zamówienia. Potrzeba wyjaśnienia tej kwestii znajduje dodatkowe uzasadnienie w okoliczności, iż zgodnie z pkt 11.1 Załącznika nr 10 do SWZ [Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia (część 1)] Zamawiający dopuszcza różne rozwiązania magazynowania energii elektrycznej w autobusach, w tym bez zastosowania baterii trakcyjnych. Mając na uwadze wskazane wyżej okoliczności prosimy o potwierdzenie, że zakres prac wykonawcy w ramach budowy magazynu energii nie obejmuje budowy systemu dopasowania oferowanego rozwiązania do nieznanymi na tym etapie baterii trakcyjnych autobusów.

Ad. 5.6 , 5.7 i 5.8 Czy magazyn energii musi posiadać własny dwukierunkowy konwerter AC/DC czy też zamawiający dopuszcza wykorzystanie tego zaznaczonego na rysunku 1. (Koncepcja rozbudowy sieci).

Odpowiedź na pytanie nr 118:

Ad.1.10 Jaki jest termin otrzymania pisemnej akceptacji przyjętego rozwiązania?

Zamawiającemu zależy by projektowane rozwiązania oraz ich usytuowanie było skonsultowane i zaakceptowane przez Zamawiającego i MPK w Łomży sp. z o.o. jako użytkownikiem. Po podpisaniu umowy termin takich konsultacji zostanie doprecyzowany.

Ad.2.4 Co oznacza sformułowanie „dedykowane stacje ładowania”?

„Dedykowane „stanowiska ładowania” (a nie stacje) oznaczają uzgodnione miejsce gdzie autobusy będą ładowane ze stacji ładowania.

Ad.2.10.9 Kabel zgodny ze standardem CCS typ 2 nie umożliwi doprowadzenia zasilania 3x400VAC jednym kablem z zasilaniem DC. Jakiego rozwiązania oczekuje zamawiający?

Zamawiający dopuści zastosowanie złącza do ładowania autobusów tj.: CCS (Combo 2) 200 A, zgodne z IEC62196-3 lub równoważne, o długości minimum 4 metry, bez dodatkowych styków AC (patrz pytania nr 75, 78, 82,).

Ad.2.10.12 Czy wyjściowa aparatura pomiarowa musi być zgodna z dyrektywą MID?

Zamawiający nie precyzuje wymagań w tym zakresie.

Ad.2.10.13 Czy wejściowa aparatura pomiarowa musi być zgodna z dyrektywą MID?

Zamawiający nie precyzuje wymagań w tym zakresie.

AD.2.17 Prosimy o sprecyzowanie czy satelita powinien być trzecim punktem ładowania należącym do ładowarki, czy oddzielną ładowarką? Jaki priorytet ma mieć satelita w stosunku do dwóch stanowisk ładowania z punktu 2.1 i w odniesieniu do przełącznika z punktu 2.3? Czy przez satelitę rozumie się ładowarkę zasilaną z gniazda określonego w punkcie 2.10.14? Jakie powinny być parametry takiego punktu ładowania?

Zamawiający określając wymóg montażu satelity w budynku warsztatu ma na myśli dodatkowy punkt ładowania korzystający z usytuowanej na zewnątrz stacji ładowania (połączonej z magazynem energii). Moc ładowania satelity identyczny z parametrami pojedynczego punktu ładowania (min 40 kW). Punkt ładowania poprzez satelity będzie wykorzystywany alternatywnie, zatem stacja ładowania nie musi być trzywyjściowa (Zamawiający nie ogranicza jednak takiego rozwiązania). Punkt ładowania poprzez satelitę nie musi być aktywny cały czas. Może to być przełącznik lub inne rozwiązania techniczne. Ładowarki mobilne zamiast satelity nie są w tym przypadku dopuszczonym alternatywnym rozwiązaniem, ponieważ Zamawiającemu zależy na ładowaniu pojazdów z energii odnawialnej gromadzonej w magazynie energii połączonym ze stacją ładowania (patrz pytanie nr 81).

Ad.2.18 „Ładowarka i satelity „ ile szt. satelitów?

2 satelity jednostanowiskowe lub 1 satelita dwustanowiskowy

Ad.3.6 Jak się ma ten zapis do „satelity”.

Satelity zlokalizowane w budynku warsztatu będą podłączone do stacji wolnego ładowania znajdującej się poza budynkiem warsztatu.

Ad.5.4 Jak należy rozumieć zawarte w pkt 5.4 zalecenie „by oferowany magazyn energii był zbudowany z identycznych baterii jak w oferowanych autobusach zestaw baterii trakcyjnych” wobec podzielenia zamówienia na dwie części i dopuszczalności składania ofert częściowych, a w konsekwencji braku wiedzy oferenta w części II zamówienia o rodzaju baterii trakcyjnych instalowanych w autobusach, które ostatecznie zostaną dostarczone Zamawiającemu w wyniku postępowania objętego częścią I zamówienia. Potrzeba wyjaśnienia tej kwestii znajduje dodatkowe uzasadnienie w okoliczności, iż zgodnie z pkt 11.1 Załącznika nr 10 do SWZ [Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia (część 1)] Zamawiający dopuszcza różne rozwiązania magazynowania energii elektrycznej w autobusach, w tym bez zastosowania baterii trakcyjnych. Mając na uwadze wskazane wyżej okoliczności prosimy o potwierdzenie, że zakres prac wykonawcy w ramach budowy magazynu energii nie obejmuje budowy systemu dopasowania oferowanego rozwiązania do nieznanymi na tym etapie baterii trakcyjnych autobusów.

Jest to tylko zalecenie a nie wymóg. Oczekiwania Zamawiającego mogą być zrealizowane (ale nie muszą) w sytuacji, gdy w I i II części zamówienia zostaną wybrane oferty tego samego Wykonawcy. (patrz pytanie nr 155)

Ad. 5.6 , 5.7 i 5.8 Czy magazyn energii musi posiadać własny dwukierunkowy konwerter AC/DC czy też zamawiający dopuszcza wykorzystanie tego zaznaczonego na rysunku 1. (Koncepcja rozbudowy sieci).

Magazyn energii musi posiadać własny dwukierunkowy konwerter AC/DC, ponieważ zamawiający nie posiada tego zaznaczonego na rysunku 1 (patrz pyt. nr 85)

Pytanie nr 119:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o wyjaśnienie, czemu służyć ma złożenie oświadczenia, o którym mowa w §1 ust. 8 Umowy, tj. oświadczenia, że dostarczone pojazdy nie są prototypowe w zakresie marki, modelu, typu i długości. Dodatkowo Wykonawca zwraca się z wnioskiem o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie pod pojęciem „prototypowy” – celem uniknięcia wątpliwości w jakim charakterze jest składane oświadczenia oraz wymiennie wpłynie na czytelność umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 119:

Oświadczenie to jest niezbędne jako potwierdzenie, że pojazd przeszedł odpowiednie testy w warunkach naturalnych. Prototypowy oznacza, iż jest to pierwszy tego typu pojazd tj. w zakresie marki, modelu, typu i długości wyprodukowany przez danego producenta.

Pytanie nr 120:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie przez Zamawiającego treści §1 ust. 10 Umowy poprzez wskazanie katalogu dokumentów razem z wytycznymi (wzorami). Ustęp ten dotyczy „odpowiednich dokumentów wymaganych” do rejestracji pojazdu, powszechną natomiast praktyką w tego rodzaju umowach jest precyzyjne określany. Wykonawca nie może być natomiast w tym względzie uzależniony od swojego „uznania” organu administracji dokonującego rejestracji. Na etapie przygotowania zamówienia możliwe było i jest ustalenie jakie dokumenty wymagane są przez organ dokonujący rejestracji, w tym na jakich wzorach nawet składane mają być wnioski. Nie sposób zatem zaaprobować treści postanowień Umowy, które pozostawiają kwestię dokumentów rejestracyjnych jako swoistą ‘niewiadomą’ z jednoczesnym wyciąganiem w stosunku do Wykonawcy negatywnych konsekwencji w przypadku, gdy na skutek wystąpienia niewiadomych braków, konieczne będzie ich uzupełnienie.,

Odpowiedź na pytanie nr 120:

Odpowiednie dokumenty wymagane do rejestracji pojazdu oraz wzór wniosku są dokumentami standardowymi ogólnodostępnymi, są także dostępne na stronie Urzędu Miejskiego w Łomży i określone pod adresem: <http://www.lomza.pl/bip/ebiuro.php?wiad=316>.

Wymagania dotyczące dokumentacji umożliwiającej rejestrację autobusów są ogólnodostępne. Jednak z doświadczenia Zamawiającego wynika, że w przypadku autobusów sprowadzanych z zagranicy mogą wystąpić braki w dokumentacji i wymagane jest ich uzupełnienie. Nie jest to zatem jakaś swoista niewiadoma, tylko obowiązek dostarczenia pełnej dokumentacji, która pozwoli zarejestrować zaoferowane pojazdy.

Pytanie nr 121:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Dodatkowo Wykonawca wnosi o zmianę w §1 ust. 10 Umowy i doprecyzowanie, że ewentualne odstępianie od umowy przewidziane w tym ustępie możliwe będzie dopiero po uzyskaniu przez decyzję

lub innego orzeczenia o odmowie rejestracji pojazdu przymiotu ostateczności. Wszak odmowa wyrażona ustnie przez urzędnika, w formie pozaprocesowej, nie może stanowić przesłanki do odstąpienia od umowy o tak znacznej wartości zamówienia.

Odpowiedź na pytanie nr 121:

Zamawiający potwierdza, że dotyczy to wyłącznie odmowy rejestracji pojazdu przez Wydział Komunikacji Urzędu Miejskiego w Łomży wyrażonej na piśmie w formie decyzji lub innego orzeczenia. §1 ust. 10 Umowy otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi: „10. W przypadku, gdy na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę dokumentów Wydział Komunikacji Urzędu Miejskiego w Łomży odmówi rejestracji pojazdu (wyrażonej na piśmie w formie decyzji lub innego orzeczenia), a Wykonawca nie dostarczy w terminie 14 dni (liczonymi od dnia pisemnego lub elektronicznego zawiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego o odmowie rejestracji pojazdu) odpowiednich dokumentów wymaganych do jego rejestracji lub dostarczy nieodpowiednie dokumenty Zamawiający będzie miał prawo do odstąpienia od umowy ze skutkiem natychmiastowym. W takiej sytuacji Wykonawca zobowiązany jest wystawić fakturę korygującą w terminie 7 dni od pisemnego powiadomienia przez Zamawiającego.”

Pytanie nr 122:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 ust. 2 Umowy w taki sposób, że protokoły odbioru wystawiane będą dla każdego z autobusów oddzielnie – tak, aby unormowanie to było spójne z ust. 3 poniżej. Wniosek ten pozwoli na czytelniejsze operowanie dokumentacją odbiorową.

Odpowiedź na pytanie nr 122:

Protokoły odbioru wystawiane będą dla każdego z autobusów oddzielnie.

§4 ust. 2 Umowy otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi: „2. Podstawę wystawienia faktury VAT stanowił będzie "Protokół odbioru ostatecznego", stanowiący potwierdzenie odbioru całości przedmiotu zamówienia, odbioru technicznego autobusów, wyposażenia uzupełniającego, uruchomienia systemów, informacji i bezpieczeństwa oraz przeprowadzenia instruktażu pracowników Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Łomży sp. z o.o. podpisany przez przedstawicieli umawiających się stron. Dodatkowo dla każdego z autobusów oddzielnie będą wystawione częściowe protokoły odbioru jako „Protokoły odbioru autobusu”.”

Pytanie nr 123:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 ust. 7 Umowy poprzez doprecyzowanie, że w przepisie tym mowa o odsetkach ustawowych za opóźnienie – z uwagi na występowanie dwóch rodzajów odsetek w kodeksie cywilnym, proponowany zapis jest na chwilę obecną nieczytelny, co może prowadzić do sporu w przyszłości.

Odpowiedź na pytanie nr 123:

We wzorze umowy Załącznika nr 8a do Specyfikacji Warunków Zamówienia w § 4 ust. 7 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi::

„Za nieterminowe opłacenie faktury VAT przysługują Wykonawcy odsetki ustawowe za czas opóźnienia”

Pytanie nr 124:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca w odniesieniu do §5 ust. 2 Umowy zwraca uwagę, że jego regulacja jest sprzeczna z powołanym ustępem 7 poniżej – dokumenty zgodnie z brzmieniem Umowy mają być przekazane wraz z autobusem, a nie 10 dni wcześniej. Z uwagi na powyższe Wykonawca wnosi o zmianę komentowanego postanowienia umownego w taki sposób, aby unormowania z ust. 2 i ust. 7 były spójne i koherentne. Jednocześnie nie jest dopuszczalne wprowadzanie przez Zamawiającego dodatkowego „quasi terminu” realizacji poprzez ustanawianie wymogu przekazywania dokumentacji autobusów z wyprzedzeniem skoro ani z SIWZ ani z innych postanowień Umowy istnienie takiego terminu nie wynika.

Odpowiedź na pytanie nr 124:

Termin, o którym mowa w § 5 ust. 2 wzoru umowy Załącznika nr 8a do Specyfikacji Warunków Zamówienia nie jest dodatkowym „quasi terminem” jest to okres od momentu dostarczenia przedmiotu umowy wraz z dokumentami określonymi w § 5 ust. 7 wzoru Umowy do rozpoczęcia odbioru przedmiotu umowy przez Zamawiającego. Jest to czas niezbędny na zapoznanie się z przedłożonymi dokumentami i ich weryfikację.

§5 ust. 2 Wzoru umowy Załącznika nr 8a do Specyfikacji Warunków Zamówienia otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„Zamawiający wyznaczy termin i rozpocznie odbiór przedmiotu umowy w ciągu 10 dni od daty otrzymania zawiadomienia o gotowości do odbioru autobusów wraz z kompletami dokumentów wymienionych w § 5 ust. 7 umowy.”

Pytanie nr 125:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca ponownie zwraca uwagę w odniesieniu do §5 ust. 11 Umowy, że komplet dokumentów niezbędnych do rejestracji pojazdu powinien być opisany w umowie i SIWZ, o co Wykonawca wnosi wyżej. Hipotetyczna konieczność uzupełnienia dokumentów po odbiorze rodzić może ewentualną odpowiedzialność gwarancyjną z konsekwencjami jak w Umowie, natomiast nie powinna skutkować – a wręcz nie może skutkować naliczenie kar za opóźnienie w realizacji zamówienia. Zwłaszcza, że taka okoliczność ewentualnie może mieć miejsce już pod odbiorze autobusów.

Odpowiedź na pytanie nr 125:

Odpowiednie dokumenty wymagane do rejestracji pojazdu oraz wzór wniosku są dokumentami standardowymi ogólnodostępnymi, są także dostępne na stronie Urzędu Miejskiego w Łomży i określone pod adresem: <http://www.lomza.pl/bip/ebiuro.php?wiad=316> (patrz odpowiedź na pytanie 120).

Pytanie nr 126:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 4 Umowy poprzez skrócenie przewidzianego w tym postanowieniu okresu rękojmi z 60 miesięcy do 24 miesięcy i doprecyzowaniu, że udzielana jest na rzeczy ruchome. W ocenie Wykonawcy nie ma potrzeby tak rażącego przedłużenia okresu odpowiedzialności rękojmianej, zwłaszcza w stosunkach profesjonalnych. Jednocześnie Wykonawca podkreśla, że przedmiot umowy objęty jest gwarancją, co zapewnia pełną i realną ochronę Zamawiającemu na wypadek hipotetycznych wad przedmiotu zamówienia. Wydłużenie okresu rękojmi do 60 miesięcy tak, jak postuluje Zamawiający, przełożyć się natomiast może na wzrost ceny ofertowej.

Odpowiedź na pytanie nr 126:

Zamawiający pozostawia zapisy §6 ust. 4 Umowy bez zmian (patrz pytanie nr 176).

Pytanie nr 127:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o potwierdzenie w §6 ust. 9 Umowy, że konserwacja i obsługi przez okres gwarancji mają być uwzględnione w cenie autobusu. Oczywiście wszak jest, że w okresie gwarancji na pojazdy, przechodzą one przeglądy serwisowe, podczas których weryfikowany jest ich stan oraz wymieniane są elementy i płyny eksploatacyjne. Usługi przeglądów serwisowych są co do zasady płatne dlatego też konieczne jest sprecyzowanie co tak naprawdę wchodzi w zakres zamówienia - a w konsekwencji co powinno być uwzględnione w cenie każdego z autobusów. Przypomnieć należy – podobnie jak w przypadku dokumentów potrzebnych do rejestracji – że precyzyjne określenie przedmiotu zamówienia stanowi obowiązek Zamawiającego i nie jest rolą Wykonawcy domyślanie się, czego Zamawiający od Wykonawcy oczekuje przy składaniu oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 127:

Zamawiający potwierdza, że konserwacja i obsługa przez okres gwarancji mają być uwzględnione w cenie autobusu.

Zamawiający potwierdza, że przez okres gwarancji nie przewiduje żadnych dodatkowych zobowiązań pieniężnych jak np. okresowe płatne przeglądy, umowy serwisowe oraz inne zastrzeżenia, od których zależny miałyby być okres udzielanej gwarancji. Zamawiający zastrzega, iż przeglądy serwisowe, które są niezbędne do zachowania warunków gwarancji leżą po stronie Wykonawcy.

Pytanie nr 128:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie przez Zamawiającego §6 ust. 13 Umowy i wyjaśnienie, czy i na jakich warunkach całe pojazdy mają zostać wymienione? W przypadku potwierdzenia że tak należy rozumieć ten punkt Wykonawca wnosi o usunięcie §6 ust. 13 Umowy, jako nieuzasadnionego obciążenia Wykonawcy odpowiedzialnością za hipotetyczne wady przedmiotu zamówienia. Wymiana całego pojazdu na wolny od wad jest jedynie uprawnieniem Sprzedającego, które pozwoliłoby na ewentualne uniknięcie odstąpienia przez Kupującego od Umowy Narzucanie zatem takiego – pozaprawnego – obowiązku jest nieuzasadnionym zwiększeniem zakresu odpowiedzialności Wykonawcy. Dodatkowo wymiana całego autobusu mogłaby mieć miejsce wyłącznie w przypadku wystąpienia istotnej wady nieusuwalnej – co nie wynika z kwestionowanego zapisu. Wniosek o sprecyzowanie bądź wykreślenie obowiązku wymiany na nowy całego autobusu jest uzasadniony.

Odpowiedź na pytanie nr 128:

W § 6 ust. 13 Umowy Zamawiający określił, iż w przypadku wystąpienia awarii podlegającej gwarancji, a także gdy ujawnią się lub zostaną wykryte wady autobusów w okresie trwania gwarancji, uniemożliwiające korzystanie z przedmiotu umowy zgodnie z przeznaczeniem Wykonawca zobowiązany jest do ich nieodpłatnej naprawy lub wymiany na wolne od wad. Jeśli będą to wady, które są możliwe do usunięcia Zamawiający nie będzie żądał wymiany całego pojazdu, a jedynie usunięcia wady, a dopiero w przypadku, gdy będą to istotne wady nieusuwalne do wymiany całego pojazdu (patrz pytania nr 106, 130, 132).

Pytanie nr 129:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

W nawiązaniu do wniosku poprzedzającego, Wykonawca wnosi o usunięcie §6 ust. 13 Umowy jako postanowienia nieuzasadnionego okolicznościami i przerzucającego zbyt duże ryzyko z tytułu zawarcia umowy na Wykonawcę.

Odpowiedź na pytanie nr 129:

Zamawiający pozostawia zapisy § 6 ust. 13 umowy bez zmian, wyjaśniając jednocześnie zgodnie z treścią określoną w odpowiedzi do pytania nr 128.

Pytanie nr 130:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o wykreślenie §6 ust. 15 Umowy z uzasadnieniem j.w. Dodatkowo wskazać należy na rażąco krótki i oderwany od rzeczywistości termin wymiany. Autobusy opisane w SWZ nie są pojazdami produkowanymi masowo. Wszak w tej samej Umowie Strony umawiają się, że Wykonawca ma 1 rok na ich wyprodukowanie. Tym samym termin na ich wymianę nie może być tak krótki, gdyż uniemożliwi wykonanie zobowiązania wynikającego z umowy. Z kolei ustalenie rocznego terminu na wymianę (a taki powinien być) powoduje, że dokonanie wymiany nie będzie miało znaczenia dla Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 130:

Termin określony w § 6 ust. 15 Umowy dotyczy usunięcia wad, natomiast termin dostawy nowego autobusu zostanie ustalony z Wykonawcą w przypadku wystąpienia takiej sytuacji indywidualnie. W związku z powyższym § 6 ust. 15 wzoru Umowy (załącznik nr 8a do SWZ) otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„15. Zamawiający, w szczególnych przypadkach, dopuszcza możliwość wydłużenia terminu usunięcia wad na pisemny (dopuszczalna jest także droga elektroniczna) wniosek Wykonawcy zawierający informacje o przyczynie oraz ewentualny termin naprawy. Całkowity termin usunięcia wad nie może przekroczyć 14 dni roboczych, licząc od dnia złożenia przez Zamawiającego reklamacji, o której mowa powyżej. Zapisy ust. 14 i 15 nie dotyczą terminu dostawy nowego autobusu, do którego odnoszą się zapisy § 6 ust. 21.”

Pytanie nr 131:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 17 Umowy poprzez doprecyzowanie, że dotyczy on jedynie napraw wyłączających pojazd z eksploatacji. W przeciwnym wypadku gwarancja będzie przedłużana pomimo tego, że Zamawiający będzie mógł korzystać z autobusu, co jest w ocenie Wykonawcy nieusprawiedliwionym uprzywilejowaniem.

Odpowiedź na pytanie nr 131:

Zapisy §6 ust. 17 Umowy dotyczącej sytuacji, gdy Zamawiający nie będzie mógł korzystać z autobusu o czym świadczy zapis: „tj. o czas od dnia wystąpienia (zgłoszenia) awarii do dnia odebrania sprawnego pojazdu”.

§6 ust. 17 wzoru Umowy (załącznik nr 8a do SWZ) otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„17. W przypadku, gdy naprawa autobusu, w okresie gwarancji, będzie trwała powyżej 30 dni kalendarzowych Wykonawca przedłuży okres gwarancji o ten okres tj. o czas od dnia wystąpienia (zgłoszenia) awarii do dnia odebrania sprawnego pojazdu. Dotyczy to wyłącznie napraw wyłączających pojazd z eksploatacji.”

Pytanie nr 132:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi wykreślenie §6 ust. 21 Umowy – z uzasadnieniem jak wyżej. Żądanie wymiany autobusu na nowy w określonym terminie, zwłaszcza w przypadku każdej wady a nie tylko istotnej i nieusuwalnej, jest całkowicie oderwane od przepisów kodeksu cywilnego a dodatkowo termin 14 dni czyni to postanowienie niewykonalnym. Co za tym idzie – postanowienie takie i tak może zostać uznane za nieważne na gruncie prawa cywilnego.

Odpowiedź na pytanie nr 132:

W związku z odpowiedzią na pytanie nr 128 Zamawiający informuje, że jeśli w pojeździe ujawnią się wady, które są możliwe do usunięcia i pojazd będzie mógł być bezpiecznie użytkowany przez Zamawiającego, Zamawiający nie będzie żądał wymiany całego pojazdu, a jedynie usunięcia wady, natomiast w przypadku, gdy będą to istotne wady nieusuwalne do wymiany całego pojazdu.

W związku z uwagą Wykonawcy § 6 ust. 21 wzoru Umowy (załącznik nr 8a do SWZ) otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„21. Jeżeli w okresie gwarancji ujawnią się istotne i nieusuwalne wady autobusu, Wykonawca zobowiązany jest do wymiany autobusu na nowy wolny od wad w terminie, który zostanie ustalony indywidualnie, natomiast Wykonawca do momentu dostawy nowego autobusu zobowiązany jest zapewnić bezpłatnie autobus zastępczy o tożsamy parametrach tj. długość, pojemność przewozu (ilość miejsc dla pasażerów) i pojemność baterii, w terminie 14 dni od dnia zgłoszenia.” (patrz pytania nr 106,128 130).

Pytanie nr 133:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie treści §6 ust. 22 Umowy – okresu, którego dotyczyć ma pokrycie kosztów np. noclegu. Wszak bardziej opłacalne ekonomicznie może być zapewnienie kierowcy transportu powrotnego. Dodatkowo Wykonawca wnosi o wyrażenie zgody, by posiadający uprawnienia kierowca Wykonawcy mógł zawieźć autobus z bazy Zamawiającego do serwisu i na powrót.

Odpowiedź na pytanie nr 133:

Zamawiający pozostawia zapisy §6 ust. 22 Umowy bez zmian. Zamawiający wyraża zgodę na zapewnienie kierowcy transportu powrotnego oraz dostarczenie autobusu z bazy Zamawiającego do serwisu i z powrotem przez posiadającego uprawnienia kierowcę Wykonawcy. Noclegi to tylko wariant. W trakcie realizacji umowy strony będą ustalać, czy np. będzie nocleg czy koszty powrotu i dojazdu.

Pytanie nr 134:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 23 Umowy poprzez dodanie w nim postanowienia: „chyba że wada została usunięta po zgłoszeniu reklamacji.” Obecnie postanowienie prowadzi do wniosku, że pomimo usunięcia wady w okresie gwarancji, jeżeli pojawi się ona ponownie w późniejszym (nawet znacznie późniejszym) okresie, to wciąż będzie ona traktowana jako objęta odpowiedzialnością Wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie nr 134:

Zamawiający wyjaśnia, iż naprawa lub wymiana jakiegoś elementu skutkuje przedłużeniem gwarancji na daną naprawę lub część.

W celu uniknięcia niejasności Zamawiający zmienia treść § 6 ust. 23 wzoru Umowy (załącznik nr 8a do SWZ) otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„Zamawiający może dochodzić roszczeń z tytułu gwarancji i rękojmi także po terminie określonym w § 6 ust. 1, 2 i 4 umowy jeżeli reklamował wadę przed upływem tego terminu, a nie została ona pomimo to usunięta, na podstawie zgłoszenia (reklamacji) dokonanego w okresie gwarancji i rękojmi.”.

Pytanie nr 135:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 1 pkt 1 oraz 2 Umowy poprzez zastąpienie każdorazowo słowa „brutto” słowem „netto”. Uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest zasada równego traktowania, wynikająca z Prawa zamówień publicznych. Zastrzeżenie naliczania kar umownych od wartości brutto powoduje nierówne traktowanie wykonawców, ponieważ w przypadku wykonawców zagranicznych kara będzie obliczana od wartości niższej, ponieważ podatek VAT jest doliczany wtedy wyłącznie w celu dokonania oceny ofert. Podobna sytuacja miałaby miejsce w przypadku Wykonawcy zwolnionego z podatku VAT. W celu zachowania zasady równego traktowania wykonawców biorących w postępowaniu o udzielenie zamówienia zasadnym jest naliczanie kar umownych od wartości netto.

Odpowiedź na pytanie nr 135:

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i zastępuje słowo „brutto” słowem „netto”. §7 ust. 1 pkt 1 oraz 2 wzoru Umowy (załącznik nr 8a do SWZ) otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi (uwzględniając wcześniej udzielone odpowiedzi):

„1) za zwłokę w przekazaniu dla Zamawiającego przedmiotu umowy - z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy - w wysokości 0,2 % wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto za każdy dzień zwłoki licząc od terminu realizacji zamówienia,

2) za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji i rękojmi - w wysokości 0,2 % wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto za każdy dzień zwłoki licząc od dnia wyznaczonego przez Zamawiającego na usunięcie wad”

Pytanie nr 136:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Ponadto Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 1 pkt 2 Umowy i obniżenie zastrzeżonej w nim kary umownej do 0,05%. Kara na tak wysokim poziomie stanowi nadmierne ryzyko dla Wykonawcy i wykracza poza funkcje kary umownej.

Odpowiedź na pytanie nr 136:

Z uwagi na zmianę i naliczanie kar umownych od wartości netto Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kary umownej na 0,05 %.

Pytanie nr 137:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o usunięcie kary umownej przewidzianej w §7 ust. 1 pkt 3 Umowy, zarzucając nieważność postanowienia przewidzianego w tym punkcie. Kara ta w istocie zastrzeżona została za niewypełnienie zobowiązania pieniężnego, co sprzeczne jest z regulacją Kodeksu cywilnego.

Odpowiedź na pytanie nr 137:

We wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 7 ust. 1 pkt 3 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi (uwzględniając wcześniej udzielone odpowiedzi m.in. pytanie 53 i 54):

„3) za zwłokę w dostarczeniu dokumentu potwierdzającego udzielenie gwarancji, o której mowa w § 6 niniejszej umowy w wysokości i o treści wcześniej uzgodnionej i zaakceptowanej przez Zamawiającego – w wysokości 0,2 % wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto za każdy dzień zwłoki licząc od dnia podpisania ostatecznego protokołu odbioru ostatecznego, ”.

Pytanie nr 138:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Analogicznie do wniosku poprzedzającego Wykonawca wnosi o usunięcie kary umownej przewidzianej w §7 ust. 1 pkt 6 Umowy, z tych samych, co powyżej względów a ponadto z powodów podanych we wniosku 26 poniżej.

Odpowiedź na pytanie nr 138:

Zamawiający usuwa §7 ust. 1 pkt 6 Umowy w poprzednim brzemieniu i wprowadza §7 ust. 1 pkt 6 we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„6) za brak autobusu zastępczego, o którym mowa w § 6 ust. 21 niniejszej umowy w wysokości 0,02% wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto za każdy dzień zwłoki liczony od upływu terminu, o którym mowa w § 6 ust. 21.”

Pytanie nr 139:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie §7 ust. 1 pkt 7 Umowy – zwracając uwagę, że zakres przewinienia będącego podstawą naliczenia kary tożsamy jest z §7 ust. 1 pkt 1 Umowy, co nie znajduje uzasadnienia.

Odpowiedź na pytanie nr 139:

Powyższa kara umowna dotyczy przypadku, gdy Wykonawca dostarczy przedmiot zamówienia niezgodny z opisem przedmiotu zamówienia oraz ofertą złożoną przez Wykonawcę, a w szczególności w przypadku braku wyposażenia stanowiącego podstawę przyznania punktów w ramach kryteriów oceny ofert. Jest to kara dyscyplinująca Wykonawców w przypadku, gdyby dostarczyli przedmiot zamówienia niezgodny z oferowanym.

Pytanie nr 140:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie i doprecyzowanie treści §7 ust. 4 Umowy i wskazanie, że możliwość sumowania dotyczy kar z różnych podstaw, natomiast w przypadku, gdy za jedno zdarzenie potencjalnie naliczyć można więcej niż jedną karę, wówczas naliczana będzie jedna kara.

Odpowiedź na pytanie nr 140:

Zamawiający potwierdza, że §7 ust. 4 Umowy dotyczy możliwości sumowania kar umownych z różnych podstaw, natomiast łączna maksymalna wysokość kar umownych została określona w § 7 ust. 7 wzoru umowy.

Pytanie nr 141:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca zwraca uwagę, że §7 ust. 4 Umowy i określona w niej maksymalna wysokość kar umownych przekracza limit przewidziany ustawą – prawo zamówień publicznych.

Odpowiedź na pytanie nr 141:

We wzorze umowy w §7 ust. 4 Zamawiający nie określa wysokości kar umownych, tylko określa prawo do łącznego naliczenia kar umownych. Zamawiający ponadto wskazuje, że ustawa Prawo zamówień publicznych nie określa limitu kar umownych.

Pytanie nr 142:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o doprecyzowanie w §8 ust. 1 pkt 5 Umowy poprzez wpisanie po słowie: „Wykonawca” słów: „pomimo pisemnego wezwania i wyznaczenia mu terminu dodatkowego”.

Odpowiedź na pytanie nr 142:

Zamawiający pozostawia zapisy §8 ust. 1 pkt 5 Umowy bez zmian.

Pytanie nr 143:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego §10 ust. 10 Umowy w kontekście obecnej sytuacji epidemicznej i ogłoszonego stanu epidemii. Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie czy Zamawiający zamierza uwzględniać przesłanki związane z istniejącym ryzykiem wynikającym z obowiązującego stanu epidemii i jego konsekwencji do zmiany umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 143:

Zamawiający usuwa §10 ust. 10 ze wzoru Umowy stanowiącego załącznik nr 8a do SWZ. Zamawiający przewiduje zmiany określone w ustawie Prawo Zamówień publicznych i we wzorze umowy.

Pytanie nr 144:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Załącznika nr 8a do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w następujący sposób:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego §12 ust. 5, 6, 7 i 8 Umowy, w tym wskazanie sensu wprowadzenia ww. regulacji. Umowa nie dotyczy robót budowlanych, lecz świadczenia o charakterze materialnym, niejako jednorazowym; nie istnieje podstawa do wprowadzania podwykonawców, dlatego w ocenie Wykonawcy postanowienia dotyczące podwykonawców winny zostać z umowy wykreślone.

Odpowiedź na pytanie nr 144:

Zamawiający usuwa szczegółowe zapisy dotyczące podwykonawców określone w § 12 wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 8a do SWZ.

Pytanie nr 145:

W związku z odpowiedzią na pytanie nr 3 z 2.06.2021 – wnosimy o ponowne udostępnienie wersji edytowalnej dokumentacji tj. SWZ oraz załączników 8a, 10 i 11 do SWZ w wersji edytowalnej MS Word, bez konieczności ich weryfikowania przez wykonawców.

Uzasadnienie

Jako gospodarz postępowania Zamawiający, dając wzór dokumentu, musi być pewny prawidłowej jego treści. Zamawiający zapewne najpierw tworzył dokument w programie Word, a potem zapisywał go w PDF i w takiej sytuacji w obu wersjach nie powinno być różnic. Zamawiający nie powinien zamieszczać dokumentów, których spójności mają pilnować Wykonawcy.

W związku z realizacją przez Zamawiającego projektu współfinansowanego ze środków UE bardzo prosimy w imieniu Wykonawców o tworzenie dokumentów, które mają być pomocą dla Wykonawców - identycznych i jednolitych.

Odpowiedź na pytanie nr 145:

Dokumenty są identyczne i nie ma potrzeby ponownego udostępniania. Zamawiający zwrócił tylko uwagę, że otwarcie dokumentu edytowanego w różnych komputerach z powodu różnych ustawień np. wymuszonych przez drukarki (marginesy itp.) może doprowadzić do przesunięcia numeracji stron. Udzielając odpowiedzi Zamawiający miał na myśli różnice w edycji, a nie różnice merytorycznej treści dokumentów. Wynika to z różnic dokumentowych, na które Zamawiający nie ma wpływu.

Pytanie nr 146:

Zamawiający żąda, by wykonawca złożył wraz z ofertą następujące przedmiotowe środki dowodowe:

„Dla części 1:

Specyfikacje oferowanego autobusu opisujące, co najmniej wszystkie elementy wraz z ich nazwami technicznymi, do których odnosi się Załącznik nr 10 do SWZ – Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla części 1 i podobnie dla drugiej części - jest mowa o specyfikacji technicznej.”

Wnosimy o zamieszczenie jednolitego wzoru, na którym – w odpowiedzi na wymagania Zamawiającego - każdy Wykonawca w jednolitej formie da w ofercie odpowiedź – jednocześnie oferując przedmiot zamówienia zindywidualizowany w zakresie dopuszczonym przez Zamawiającego.

Uzasadnienie

Oczywistym jest, że poprzez szczególne wymagania Zamawiającego w przedmiotowym postępowaniu – specyfikacja techniczna tworzona jest przez Wykonawców - w odpowiedzi na obszerny opis przedmiotu zamówienia. Jest to niesamowicie trudne, implikuje problemy Wykonawców i będzie generowało następnie jeszcze większe problemy Zamawiającego przy ocenie ofert - jeżeli tej odpowiedzi nie ujednotomi – tj. nie sporządzi jej wzoru.

Oferty mogłyby być w określonym zakresie nieporównywalne, co wskutek braku jasnych instrukcji mogłoby prowadzić do unieważnienia postępowania na podstawie art. 255 pkt6 ustawy Pzp. Kontekst nieporównywalnych ofert szeroko traktuje orzecznictwo właśnie jako „nieodwracalną wadę postępowania”, powodującą konieczność jego unieważnienia.

Brak zamieszczenia jednolitego wzoru specyfikacji technicznej mogłoby spowodować wiele innych problemów proceduralnych, w tym odwołania i związane z tym koszty, gdyż przy takiej liście wymagań – brak matrycy do formułowania odpowiedzi dla Wykonawców z dużym prawdopodobieństwem rokuje takie implikacje.

Zważywszy dodatkowo na problemy z edycją i odpowiedzi nr 3 z 02.06.2021 Zamawiającego jak kwestionujemy powyżej we wniosku nr 1 – wnioskujemy jak na wstępie.

Odpowiedź na pytanie nr 146:

Publikacja edytowalnych dokumentów tj. załącznik nr 10 do SWZ (po uwzględnieniu zmian wprowadzonych niniejszymi odpowiedziami - Załącznik nr 11 do SWZ aktualizacja z dnia 12.07.2021 r. - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla części 2- załącznik nr 10 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ) może stanowić szkielet do przygotowania „Specyfikacji oferowanego autobusu”. W przypadku drugiej części i możliwych różnych zaoferowanych rozwiązań taki dokument jest niemożliwy do przygotowania przez Zamawiającego.

Pytanie nr 147:

W rozdziale V Informacja o przedmiotowych środkach dowodowych w ust.3 Zamawiający pisze:

„Jako przedmiotowy środek dowodowy należy traktować etykietę, certyfikat oraz inne środki dowodowe, jeżeli są one niezbędne do przeprowadzenia postępowania.”

Prosimy o wykreślenie lub ew. doprecyzowanie tego wymogu.

Uzasadnienie

W kontekście zacytowanej treści SWZ Zamawiający powinien poinformować Wykonawców, jakich przedmiotowych środków dowodowych wymaga i jakie są niezbędne do przeprowadzenia postępowania. Zamawiający pisząc w sposób ogólny o „etykietach, certyfikatach oraz innych środkach dowodowych” tworzy wątpliwości Wykonawców.

Wymienione przez Zamawiającego przedmiotowe środki dowodowe mogą być wymagane zgodnie z Pzp. ale w oparciu o wyraźnie wyartykułowane wymagania, potrzeby i skonkretyzowaną informację od Zamawiającego. Tak ogólny wymóg, nakładający na Wykonawców obowiązek zorientowania się, jakie dokumenty są niezbędne, mógłby zostać potraktowany jako niezgodny z zasadą przejrzystości.

Celem pełnego zagwarantowania przestrzegania tej zasady wnosimy o wyeliminowanie ww. niejasności poprzez wykreślenie zapisu bądź jego pełne doprecyzowanie.

Odpowiedź na pytanie nr 147:

Powyższy zapis jest wyrwany z kontekstu całego rozdziału V SWZ. W ust. 1 rozdziału V SWZ Zamawiający określił jakich przedmiotowych środków dowodowych żąda w niniejszym postępowaniu. Następnie w ust. 2 wskazał, że akceptuje równoważne przedmiotowe środki dowodowe, jeśli potwierdzają, że oferowane świadczenia spełniają określone przez zamawiającego wymagania, cechy lub kryteria, w ust. 3 określił co służy jako przedmiotowy środek dowodowy.

Pytanie nr 148:

Zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie z załącznika nr 5 (wykaz dostaw) pozycji: „wartość zamówienia”.

Uzasadnienie

Zamawiający nie postawił warunku wartościowego w zakresie doświadczenia – zatem nie powinien wymagać w tym zakresie potwierdzenia wartości w podmiotowym środku dowodowych, jakim jest wykaz dostaw. Takie działanie mogłoby stanowić naruszenie art. 124 ustawy Pzp., gdyż zgodnie z tym przepisem cyt. ust.1 pkt 2 – *w postępowaniu o udzielenie zamówienia zamawiający może żądać podmiotowych środków dowodowych na potwierdzenie spełnienia warunków udziału lub kryteriów.*

Mogłoby to skutkować korektą finansową środków przyznanych Zamawiającemu na dofinansowanie ww. projektu.

W związku z powyższą argumentacją wnosimy jak na wstępie o wykreślenie pozycji wartość zamówienia z załącznika nr 5.

Odpowiedź na pytanie nr 148:

Wskazanie samej wartości jeśli nawet nie ma jej w warunku nie jest rażącym naruszeniem ustawy Prawo zamówień publicznych, jednak Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i wykreśliła pozycje dotyczącą wartości zamówienia. Załącznik nr 5 (wykaz dostaw) otrzymuje treść zgodną z załącznikiem nr 3 do niniejszych odpowiedzi.

Pytanie nr 149:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie treści opisu przedmiotu zamówienia oraz – w przypadku uwzględnienia proponowanych przez Wykonawcę wniosków o zmianę i wyjaśnienie treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), tj. Umowy w zakresie wymagań dotyczących Wadium. Zamawiający na stronie 37 wskazuje, że

*”Rygorem powodującym wadliwość złożonego dokumentu oraz wadium będą zapisy typu: w celu identyfikacji żądanie zapłaty należy przesłać za pośrednictwem banku prowadzącego rachunek beneficjenta, bank musi potwierdzić, że podpisy złożone na żądaniu zapłaty należą do osób upoważnionych do składania oświadczeń woli w imieniu beneficjenta; dołączyć kopie podpisanych protokołów odbioru lub faktur; gwarant gwarantuje beneficjentowi zapłatę za zobowiązania z wyłączeniem kar umownych i odsetek; gwarancja wygasa czy zobowiązanie z tytułu gwarancji ulega zmniejszeniu w przypadku zapłacenia przez Wykonawcę kar umownych; kwota gwarancji ulega zmniejszeniu w miarę wykonywania przedmiotu umowy oraz **inne tym podobne.**”*

Prosimy o potwierdzenie, że dopuszczalne i akceptowalne jest zabezpieczenie, z którego wynika, że wypłata kwoty przez bank - Gwaranta – powoduje zmniejszenie kwoty gwarancji. Zrozumiałe jest, że w dla Zamawiającego istotne jest pozbawienie Wykonawcy możliwości kształtowania zabezpieczenia na

niekorzyść Zamawiającego, jednak z drugiej strony bank dający gwarancję musi mieć pewność co do rzeczywiście udzielanej kwoty gwarancji. Odmienne rozumienie wyżej wskazanego zapisu zresztą powodowałoby, że kwota zabezpieczenia miałaby być Nielimitowana (jeżeli wypłata z tego zabezpieczenia miałaby nie pomniejszać kwoty zabezpieczenia) – co byłoby sprzeczne z sensem i celem zabezpieczenia, którego wysokość jest ściśle określona w Umowie. Celem uniknięcia jednak wątpliwości prosimy o wyjaśnienie tej wątpliwości.

Odpowiedź na pytanie nr 149:

Zamawiający potwierdza, że wypłata określonej kwoty z gwarancji powoduje zmniejszenie kwoty gwarancji o tę kwotę. Przytoczony zapis pochodzący ze strony nr 37 SWZ dotyczy sytuacji, gdy Wykonawca sam z siebie nie korzystając z uprawnień gwarancji zapłacił karę umowną.

Pytanie nr 150:

Prosimy o informację, czy zostały wydane decyzje administracyjne (wydane warunki przyłączeniowe do sieci elektroenergetycznej, uzyskanie decyzji pozwolenia na budowę)?

Odpowiedź na pytanie nr 150:

W dniu 06.03.2019 r. zostało złożone „Zgłoszenie – nie wymagające pozwolenia na budowę” na budowę stacji ładowania autobusów oraz budowę zewnętrznej instalacji elektrycznej zasilającej stację ładowania.

Pytanie nr 151:

Prosimy o dołączenie do dokumentacji przetargowej rzutu (zdjęć) zajezdni z zaznaczoną lokalizacją stacji ładowania oraz punktu, z którego należy ją zasilić oraz lokalizacją satelitki (budynek warsztatu) oraz miejsce przeznaczone na magazyn energii.

Odpowiedź na pytanie nr 151:



Pytanie nr 152:

Zakładając, że podłączenie to nastąpi (dot. pyt. 150) w istniejącej RG, czy rozdzielnica zostanie odpowiednio przygotowana? Czy Zamawiający przewidział w RG zapas mocy pod inwestycję?

Odpowiedź na pytanie nr 152:

Tak. Planowane jest przyłącze mocy 320 kW.

Pytanie nr 153:

Prosimy o informację jak rozumieć „Zewnętrzny magazyn energii” - czy jest to wykonanie kontenerowe, czy wewnętrzne? Czy w ramach dostaw magazynu energii są również inne elementy systemu tj.: rozdzielnica nN konieczna do integracji ładowarek oraz systemu ME, agregat prądowórczy lub inne?

Odpowiedź na pytanie nr 153:

Magazyn energii może być wykonany w wersji kontenerowej lub wewnętrznej. MPK w Łomży sp. z o.o. posiada własny agregat prądowórczy. Pozostałe elementy stacji ładowania połączonej z magazynem energii celem sprawnego działania muszą być zaplanowane i dostarczone przez Wykonawcę.

Pytanie nr 154:

Czy magazyn energii ma zawierać urządzenia ME (bateria, przekształtnik, system sterowania rozdzielnicę nN), czy również ładowarki, agregat prądowórczy lub inne elementy całego systemu?

Odpowiedź na pytanie nr 154:

MPK w Łomży sp. z o.o. posiada własny agregat prądowórczy. Pozostałe elementy stacji ładowania połączonej z magazynem energii celem sprawnego działania muszą być zaplanowane i dostarczone przez Wykonawcę.

Pytanie nr 155:

Prosimy o informację jakiego typu bateria będzie zainstalowana w autobusach?

Zamawiający wymaga aby system magazynu energii zawierał takie same baterie jak w autobusach, ma to na celu umożliwienie rozbudowy pojemności ME o baterie z „second life” właśnie z tych autobusów.

Odpowiedź na pytanie nr 155:

Jest to tylko zalecenie a nie wymóg. Oczekiwania Zamawiającego mogą być zrealizowane, ale nie muszą, będzie to zależało od woli Wykonawcy - taka sytuacja może nastąpić np. gdy oferty jednego Wykonawcy zostaną wybrane w obu częściach zamówienia. (patrz pytanie nr 118).

Pytanie nr 156:

Czy istniejąca instalacja PV o mocy 28,6 kW musi zostać wpięta do wydzielonej rozdzielnicy nN, a w przyszłości ma być rozbudowywana. Pytanie do jakiej mocy będzie rozbudowywana, i czy należy przewidzieć możliwość podłączenia nowej instalacji PV.

Odpowiedź na pytanie nr 156:

Planowana rozbudowa do mocy 500kW, jednak do tego magazynu energii należy zaplanować podłączenie istniejącej instalacji PV o mocy 28,6 kW.

Pytanie nr 157:

Proszę o udostępnienie schematu jednokreskowego sieci zasilającej, do której ma być podłączony magazyn energii oraz ładowarki.

Odpowiedź na pytanie nr 157:

Rysunek zamieszczony w oddzielnym pliku pdf (Załącznik nr 4 do wyjaśnień i zmiany SWZ).

Pytanie nr 158:

Zamawiający podaje pojemność magazynu 80 kWh prosimy o podanie mocy magazynu. Czy moc magazynu energii ma zostać dobrana do mocy zainstalowanych ładowarek 80kW?

Odpowiedź na pytanie nr 158:

TAK

Pytanie nr 159:

Prosimy o potwierdzenie, że nie należy modernizować/przebudowywać nawierzchni miejsc postojowych dla autobusów korzystających z ładowarki.

Odpowiedź na pytanie nr 159:

Zamawiający nie przewiduje przebudowy nawierzchni miejsc postojowych autobusów korzystających z ładowarki.

Pytanie nr 160:

Prosimy o informację, czy zamawiający wymaga dodatkowych instalacji, takich jak: oświetlenie stacji ładowania, monitoring, komunikacja ze stacją ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 160:

Oświetlenie i monitoring wizyjny jest już wykonany. Należy zapewnić komunikację ze stacją ładowania.

Pytanie nr 161:

W przypadku wymogu komunikacji ze stacją ładowania- czy Zamawiający posiada infrastrukturę teletechniczną na terenie Zajezdni, a także, czy zapewni miejsce, tj. szafa RACK, w której będzie możliwość umieszczenia serwera?

Odpowiedź na pytanie nr 161:

TAK

Pytanie nr 162:

Proszę o informację co należy zrobić z materiałem porozbiórkowym, który pozostanie po robotach ziemnych. Czy należy go dostarczyć we wskazane miejsce czy zutylizować na własny koszt?

Odpowiedź na pytanie nr 162:

Materiał porozbiórkowy, który pozostanie po robotach ziemnych należy zutylizować na własny koszt.

Pytanie nr 163:

Czy Zamawiający wymaga oznakowania pionowego i poziomego na zajezdni? Jeśli tak prosimy o wytyczne dot. malowania miejsca postojowego dla autobusów.

Odpowiedź na pytanie nr 163:

TAK. Szczegóły związane z oznakowaniem miejsca ładowania autobusów zostaną uzgodnione po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 164:

Czy w miejscu planowanej lokalizacji stacji ładowania lub na trasie kablowej występują kolizje tj. inne sieci uzbrojenia, nasadzenia, elementy małej architektury które należy przebudować, rozebrać lub przenieść we wskazane przez Inwestora miejsce?

Odpowiedź na pytanie nr 164:

Tak występują. Zamawiający zaleca wykonanie wizji lokalnej.

Pytanie nr 165:

Uwaga ogólna (dot. cz. I i II). W przypadku uznania za zasadne objęcia OPZ oprogramowaniem na stacje ładowania, Wykonawca wnosi o uzupełnienie wzoru Umowy o następujące postanowienie:

„Wykonawca jest obowiązany dostarczyć licencję niewyłączną, nieograniczoną terytorialnie ani czasowo, o dowolnym brzmieniu, pozwalającym na korzystanie z oprogramowania na polach eksploatacji niezbędnych do prawidłowego korzystania z oprogramowania, zgodnie z celem i przeznaczeniem”.

Odpowiedź na pytanie nr 165:

TAK, zamówienie w części II obejmuje oprogramowanie na stacje ładowania.

W załączniku nr 8b do SWZ – wzór umowy dla części 2 (treść określona w załączniku nr 2 do wyjaśnień) § 1 po ust. 7 dodaje się ust. 8 o brzmieniu:

„8. Wykonawca jest obowiązany dostarczyć licencję niewyłączną, nieograniczoną terytorialnie ani czasowo, o dowolnym brzmieniu, pozwalającym na korzystanie z oprogramowania na polach

eksploatacji niezbędnych do prawidłowego korzystania z oprogramowania, zgodnie z celem i przeznaczeniem.”.

Pytanie nr 166:

§ 4 ust. 10 (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy). Wykonawca wnosi o zmianę postanowienia i umożliwienie dokonania cesji wierzytelności wynikających z Umowy na rzecz podmiotów finansujących bieżącą działalność gospodarczą Wykonawcy, bez zgody Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 166:

Zamawiający nie wyraża zgody na dokonanie cesji wierzytelności za zgodą Zamawiającego na rzecz instytucji finansującej i pozostawia bez zmian zapis we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 4 ust. 11.

Pytanie nr 167:

§ 6 ust. 6 (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy). Wykonawca wnosi o doprecyzowanie jakie oryginały umów serwisowych ma na myśli Zamawiający w § 6 ust. 6 umowy.

Jeśli intencją Zamawiającego jest przedłożenie oryginałów umów serwisowych zawartych przez Wykonawcę z firmą serwisową, to Wykonawca wnosi o wykreślenie wymogu załączenia do karty oryginałów umów serwisowych, ewentualnie zastąpienie wymogu dostarczenia oryginałów – dokumentem w kopii potwierdzonej za zgodność z oryginałem.

Obecne brzmienie stoi w sprzeczności z zasadą proporcjonalności oraz efektywności prowadzonych postępowań, bowiem w sytuacji gdy wykonawca ma już zawarte umowy serwisowe, taki wymóg zamawiającego wymusza aneksowanie umów i tworzenie dodatkowych egzemplarzy umowy dla podmiotu, który nie jest jego stroną.

Odpowiedź na pytanie nr 167:

Zamawiający wyraża zgodę na przedłożenie kopii potwierdzonej za zgodność z oryginałem umów serwisowych zawartych przez Wykonawcę z firmą serwisową. Zamawiający dokonuje odpowiednio zmiany we wzorze umowy w §6 ust. 6 (treść zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 2 do odpowiedzi) ostatnie zdanie na: „Oryginały lub kopie potwierdzone za zgodność z oryginałem, umów serwisowych stanowią załącznik do udzielanej przez Wykonawcę gwarancji.

Pytanie nr 168:

§ 6 (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy). Wykonawca wnosi o uzupełnienie wzoru Umowy poprzez wskazanie, że gwarancją i rękojmią nie są objęte wady powstałe na skutek napraw dokonanych przez przedstawicieli Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 168:

§ 6 (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy) określa, że wszelkie naprawy w okresie gwarancji będą dokonywane przez serwis Wykonawcy jednak w przypadku określonym w § 6 ust. 25 jeżeli z jakiegokolwiek powodu leżącego po stronie Wykonawcy nie usunie on wady (usterki) w wyznaczonym terminie, Zamawiający ma prawo usunąć wady na koszt Wykonawcy. W tym wypadku gwarancją i rękojmią objęte są wady powstałe na skutek napraw dokonanych przez przedstawicieli Zamawiającego.

Pytanie nr 169:

§ 7 ust. 1 pkt 2) (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy). Wykonawca wnosi o wykreślenie w § 7 ust. 1 pkt 2 Umowy zwrotu „lub w okresie gwarancji i rękojmi” – kara za zwłokę w usunięciu wad została ujęta już w § 7 ust. 1 pkt 5).

Przewidzenie kary umownej za takie samo zdarzenie stanowi nieuzasadnioną kumulację kar i będzie rodzić problemy interpretacyjne.

Odpowiedź na pytanie nr 169:

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu § 7 ust. 1 pkt 2) i § 7 ust. 1 pkt 5) wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 8b do SWZ otrzymuje treść zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 2 do odpowiedzi:

„2) za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji i rękojmi - w wysokości 0,2 % wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto za każdy dzień zwłoki licząc od dnia wyznaczonego przez Zamawiającego na usunięcie wad,

5) za zwłokę w usunięciu wad i usterek stwierdzonych po upływie rękojmi, w okresie gwarancji w wysokości 0,05% wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto za każdy dzień zwłoki liczony od upływu terminu usunięcia wad i usterek o którym mowa w § 6 ust. 9 i 10 umowy”.

Pytanie nr 170:

§ 8 ust. 1 pkt 3 (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy). Wykonawca wnosi o wykreślenie w § 8 ust. 1 pkt 3 oraz w § 8 ust. 4 pkt 3) Umowy zwrotu „ogłoszenie upadłości”, z uwagi na zakaz wynikający z art.83 ustawy Prawo upadłościowe.

Odpowiedź na pytanie nr 170:

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i wykreśla w § 8 ust. 1 pkt 3 oraz w § 8 ust. 4 pkt 3) (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy) Umowy zwrotu „ogłoszenie upadłości”.

§ 8 ust. 1 pkt 3) wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 8b do SWZ otrzymuje treść zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 2 do odpowiedzi:

„nastąpiła likwidacja lub zawieszenie działalności firmy Wykonawcy,”.

§ 8 ust. 4 pkt 3) wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 8b do SWZ otrzymuje treść zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 2 do odpowiedzi:

„nastąpiła likwidacja lub zawieszenie działalności firmy Wykonawcy,”.

Pytanie nr 171:

§ 8 ust. 1 pkt 2), pkt 4) (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy). Wykonawca wnosi o wykreślenie postanowienia w całości, względnie wyjaśnienie i doprecyzowanie, co Zamawiający rozumie pod wskazanymi pojęciami:

a) co Zamawiający rozumie pod pojęciem w § 8 ust. 1 pkt 4 Umowy „wydano nakazu zajęcia majątku”. Wykonawca wskazuje, że w polskim prawie nie istnieje takie pojęcie, jak „nakaz zajęcia majątku”. Zamawiający przypuszczalnie miał a myśli zajęcie przez komornika majątku Wykonawcy w toku postępowania egzekucyjnego, (co jednak zostało ujęte w § 8 ust. 1 pkt 2 Umowy),

b) co Zamawiający rozumie pod pojęciem „zajęcie majątku lub jego znacznej części”, pojęcie winno być doprecyzowane poprzez wskazanie, zajęcie przez komornika majątku jakiej wysokości jest podstawą do rozwiązania umowy ? W przypadku dokonania jakiegokolwiek zajęcia, które w dodatku może być dokonane omyłkowo, sankcja odstąpienia od Umowy jest niewspółmierna,

c) co Zamawiający rozumie pod pojęciem „ogłoszenia likwidacji”. Wykonawca wskazuje w szczególności, że likwidacja wiąże się nie z problemami z płynnością finansową (wtedy bowiem spółka ogłasza upadłość), lecz po prostu z chęcią zakończenia działalności, jednakże przepisy ustawy o KRS nakładają i tak obowiązek zakończenia działalności i wszystkich umów przed likwidacją podmiotu. Stąd nawet podjęcie uchwały o otwarciu likwidacji i ustanowieniu likwidatora nie stoi na przeszkodzie zakończeniu trwającej umowy, a wręcz spółka jest do tego zobligowana. Stąd taka przesłanka odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym w ogóle nie powinna mieć zastosowania, względnie Zamawiający winien wskazać konkretnie, jakie czynności podejmowane w całym procesie likwidacji spółki będą uważane za takie, które pozwolą Zamawiającemu na odstąpienie od Umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 171:

Zamawiający wyjaśnia, że zapis dotyczy szeroko rozumianego zajęcia majątku Wykonawcy m.in. na skutek postępowania egzekucyjnego, postępowania karnego, postępowania upadłościowego, postępowania restrukturyzacyjnego itp., które może wpłynąć na realizację umowy. Chodzi o rzeczywisty nakaz zajęcia majątku Wykonawcy przez uprawniony organ. Tym samym wydanie czy istnienie orzeczenia sądu np. nakazu zapłaty przeciwko Wykonawcy nie jest objęte dyspozycją tego zapisu. Zajęcie majątku lub jego znacznej części o wartości równej 10% kapitału zakładowego.

W przypadku, gdy otwarto likwidację, która prowadzi do zakończenia bytu prawnego przedsiębiorcy i nie będzie następcy prawnego.

Pytanie nr 172:

§ 8 ust. 1 pkt 5 (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy). Wykonawca wnosi o wykreślenie w § 8 ust. 1 pkt 5 Umowy zwrotu „obowiązków wynikających z gwarancji i rękojmi”.

Zastrzeżenie uprawnienia do odstąpienia w terminie daleko przekraczającym czas na wykonanie zobowiązania głównego jest sprzeczne z naturą odstąpienia i jest uznawane za postanowienie nieważne.

Odpowiedź na pytanie nr 172:

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i z § 8 ust. 1 pkt 5 (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy) wykreśla zwrot „obowiązków wynikających z gwarancji i rękojmi”.

§ 8 ust. 1 pkt 5 wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 8b do SWZ otrzymuje treść zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 2 do odpowiedzi:

„5) w przypadku, gdy Wykonawca nie realizuje istotnych postanowień umowy, w tym w szczególności w zakresie dostawy”.

Pytanie nr 173:

§ 11 ust. 7 (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy). Wykonawca wnosi o zmianę brzmienia § 11 ust. 7 Umowy i nadania mu następującego brzmienia:

„Zmiana umowy skutkuje zmianą wynagrodzenia jedynie w zakresie płatności realizowanych po dacie wejścia w życie odpowiednio zmienionych przepisów lub wprowadzenia danych zmian .”

Obecne sformułowanie obciąża Wykonawcę konsekwencjami wszelkich opóźnień w podpisaniu aneksu (także z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego) i stoi w sprzeczności z postanowienia § 11 ust. 2-5, które odnoszą się do płatności od wejścia w życie danej zmiany przepisów.

Odpowiedź na pytanie nr 173:

Zmawiający zapisy § 11 ust. 7 (Załącznik nr 8b do SWZ – Wzór Umowy) pozostawia bez zmian.

Pytanie nr 174:

Wykonawca wnosi również o uzupełnienie treści wzoru Umowy poprzez wskazanie, że Zamawiający udzieli Wykonawcy stosownego pełnomocnictwa, koniecznego do: przeprowadzenia badań UDT, uzyskania pozwolenia na budowę lub dokonania zgłoszenia.

Odpowiedź na pytanie nr 174:

Jeśli będą wymagały tego okoliczności zamawiający udzieli wykonawcy stosowanego pełnomocnictwa, koniecznego do: przeprowadzenia badań UDT, uzyskania pozwolenia na budowę lub dokonania zgłoszenia.

Pytanie nr 175:

Zamawiający w SWZ w rozdziale IV, część II, ust. 1, pkt 7) oraz w zał. nr 8a par. 6 ust. 3 napisał:

7) Dostawca w zakresie systemu monitorowania oraz SDIP i ITS w okresie gwarancji całopojazdowej będzie dokonywać nieodpłatnie raz na miesiąc przeglądu zainstalowanych urządzeń i na tą okoliczność sporządzi protokół.

1.1 Czy Zamawiający uzna warunek SIWZ za spełniony, jeśli Wykonawca dostarczy system monitorowania oraz SDIP i ITS niewymagający wykonywania przeglądów okresowych?

1.2 Prosimy o potwierdzenie, że przeglądy systemu monitorowania oraz SDIP i ITS będą wykonywane przez personel Zamawiającego w ramach udzielonej autoryzacji, a Wykonawca zwróci Zamawiającemu koszty tych przeglądów.

1.3 Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni nieodpłatnie swoje zaplecze techniczne w celu przeprowadzenia wskazanych wyżej czynności przez serwis Wykonawcy na terenie zaplecza technicznego Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 175:

1.1 Czy Zamawiający uzna warunek SIWZ za spełniony, jeśli Wykonawca dostarczy system monitorowania oraz SDIP i ITS niewymagający wykonywania przeglądów okresowych?

NIE

1.2 Prosimy o potwierdzenie, że przeglądy systemu monitorowania oraz SDIP i ITS będą wykonywane przez personel Zamawiającego w ramach udzielonej autoryzacji, a Wykonawca zwróci Zamawiającemu koszty tych przeglądów.

NIE

1.3 Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni nieodpłatnie swoje zaplecze techniczne w celu przeprowadzenia wskazanych wyżej czynności przez serwis Wykonawcy na terenie zaplecza technicznego Zamawiającego.

TAK

Pytanie nr 176:

Zamawiający w zał. nr 8a par. 6 ust. 4 napisał:

4. Wykonawca udziela rękojmi na wykonany przedmiot umowy na okres 60 miesięcy od dnia odbioru końcowego.

Oraz w SWZ w rozdziale III, ust. 4:

Dla części 1 i 2 zamówienia w przypadku, gdy oferowany przez Wykonawcę okres gwarancji jest dłuższy niż wskazany w niniejszej SWZ okres rękojmi, okres rękojmi będzie równy okresowi gwarancji.

Prosimy o zrównanie okresu rękojmi z okresem gwarancji na cały autobus, tj. w przypadku zaoferowania gwarancji całopojazdowej 36 miesięcy, okres rękojmi również będzie wynosił 36 miesięcy. Wydłużenie okresu rękojmi ponad okres gwarancji zwiększy koszty oferty, co przełoży się na podwyższenie ceny ofertowej.

Odpowiedź na pytanie nr 176:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ w zakresie okresu gwarancji i rękojmi bez zmian (patrz pytanie nr 126).

Pytanie nr 177:

Czy zamawiający zgodzi się na wyłącznie z gwarancji materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegające zużyciu takie jak:

- klocki hamulcowe,
- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe,
- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- ogumienie po przebiegu 100 000 km,
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,
- bezpieczniki,
- diody LED, żarówki, świetlówki,
- pióra wycieraczek,
- akumulatory (obowiązuje gwarancja producenta),
- wkłady filtrów,
- paski klinowe,
- oleje smary i płyny eksploatacyjne.

Odpowiedź na pytanie nr 177:

NIE

Pytanie nr 178:

Zamawiający w zał. nr 8a w par. 5 ust. 13 napisał:

13. W okresie rękojmi i poza tym okresem przeglądy techniczne związane z normalną eksploatacją autobusów Zamawiający będzie wykonywał we własnym zakresie i na własny koszt.

Natomiast w zał. nr 8a w par. 6 ust. 9 napisał:

9. Dokument gwarancyjny nie może przewidywać żadnych dodatkowych zobowiązań pieniężnych dla Zamawiającego jak np. okresowe płatne przeglądy, umowy serwisowe oraz inne zastrzeżenia, od których zależny miałby być okres udzielanej gwarancji. Ciężar i koszty związane z zawarciem umów serwisowych, niezbędnych do utrzymania warunków gwarancji leżą po stronie Wykonawcy. Oryginały umów serwisowych stanowią załącznik do udzielanej przez Wykonawcę gwarancji.

Oraz w zał. nr 10 ust. 32, pkt. 1:

32.1. Wykonawca udzieli MPK w Łomży sp. z o. o. ograniczonej autoryzacji na wykonywanie prac obsługowo-naprawczych mających na celu utrzymanie dostarczonych autobusów w bieżącej eksploatacji. Wszystkie naprawy gwarancyjne będą wykonywane przez serwis producenta pojazdu.

4.1 Standardowa gwarancja producenta nie obejmuje przeglądów prewencyjnych, wykonywanych po określonym przebiegu lub interwale czasowym, a wynikających z instrukcji warsztatowej producenta pojazdu, takich jak: wymiana olejów, filtrów, sprawdzenie działania układów itp. W przypadku gwarancji całopojazdowej obowiązek wykonania tych czynności zgodnie z wyznaczonymi interwałami i na swój koszt (w celu zachowania uprawnień gwarancyjnych), leży po stronie użytkownika.

4.2 Prosimy o potwierdzenie, że czynności obsługowe, okresowe, diagnostyczne, regulacyjne i przeglądy okresowe będą wykonywane przez personel Zamawiającego w ramach udzielonej autoryzacji na jego koszt.

4.3 Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni nieodpłatnie swoje zaplecze techniczne w celu przeprowadzenia napraw gwarancyjnych przez serwis Wykonawcy na terenie zaplecza technicznego Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 178:

Czynności obsługowe, okresowe, diagnostyczne, regulacyjne i przeglądy okresowe będą wykonywane przez Wykonawcę w ramach udzielonej gwarancji na jego koszt.

Konserwacja i obsługa przez okres gwarancji mają być uwzględnione w cenie autobusu.

Zamawiający udostępni nieodpłatnie zaplecze techniczne w celu przeprowadzenia napraw gwarancyjnych przez serwis Wykonawcy na terenie zaplecza technicznego MPK w Łomży sp. z o.o. (patrz pytania nr 127 i 175).

Pytanie nr 179:

Zamawiający w zał. nr 8a w par. 5 ust. 12 napisał:

12. Wykonawca przeszkoli co najmniej 2 (dwóch) pracowników MPK w Łomży sp. z o.o. w zakresie użytkowania autobusu, techniki jazdy, bezpieczeństwa użytkownika i obsługi codziennej pojazdu oraz osób wskazanych przez Zamawiającego, w zakresie instruktażu z obsługi i naprawy przedmiotu umowy. Szkolenie odbędzie się nieodpłatnie w siedzibie MPK w Łomży sp. z o.o., ul Spokojna 9 w terminie ustalonym po podpisaniu umowy.

Oraz w zał. nr 10 OPZ, ust. 33, pkt. 1 i 2:

33.1. Wykonawca, we własnym zakresie przeprowadzi w siedzibie Zamawiającego, instruktaż nie mniej niż 10 kierowców w zakresie umożliwiającym prawidłową obsługę autobusów, bezpośrednio po odbiorze pierwszej partii autobusów.

33.2. Wykonawca we własnym zakresie przeprowadzi instruktaż, co najmniej 5 pracowników warsztatu w zakresie zasad obsługi i naprawy oferowanych autobusów.

W celu prawidłowego oszacowania kosztów oferty, prosimy doprecyzować ilu dokładnie pracowników Zamawiającego należy przeszkolić w poszczególnych zakresach.

Odpowiedź na pytanie nr 179:

Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia łącznie 15 osób, gdyż 2 pracownicy MPK określani w umowie mieszczą się w tej ilości. Wyżej wymienione osoby należy przeszkolić w zakresie określonym w zał. nr 10 OPZ, ust. 33, pkt. 1 i 2, które otrzymują brzmienie:

„33.1. Wykonawca, we własnym zakresie przeprowadzi w siedzibie Zamawiającego lub MPK w Łomży sp. z o.o., instruktaż nie mniej niż 10 kierowców w zakresie umożliwiającym prawidłową obsługę autobusów, użytkowanie autobusu, techniki jazdy, bezpieczeństwa użytkownika oraz obsługi codziennej pojazdu bezpośrednio po odbiorze pierwszej partii autobusów.

33.2. Wykonawca we własnym zakresie przeprowadzi instruktaż, co najmniej 5 pracowników warsztatu w zakresie zasad obsługi i naprawy oferowanych autobusów.”

Pytanie nr 180:

Zamawiający w zał. nr 8a w par. 7 ust. 5 napisał:

5) za zwłokę w usunięciu wad i usterek stwierdzonych w okresie gwarancji w wysokości 0,05% wynagrodzenia umownego (wartości umowy) brutto za każdy dzień zwłoki liczony od upływu terminu usunięcia wad i usterek o którym mowa w § 6 ust. 14 i 15 umowy,

6.1 Prosimy o potwierdzenie, że kary będą naliczane za każdy dzień roboczy zwłoki.

6.2 Prosimy o potwierdzenie, że kary się nie sumują, jeśli jedno zdarzenie może generować jednocześnie różne kary.

6.3 Wartość każdej z ww. kar umownych ma być naliczana od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taka regulacja jest sprzeczna z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 7 prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę par. 7 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych wartości/ ceny jednostkowej netto.

Odpowiedź na pytanie nr 180:

Kary będą naliczane za każdy dzień nie tylko dni robocze.

Zgodnie z § 7 ust. 4 wzoru umowy Zamawiający ma prawo do łącznego naliczenia kar umownych.

Zgodnie z wcześniej udzielonymi odpowiedziami Zamawiający będzie naliczał kary umowne od wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto.

Pytanie nr 181:

Zamawiający w zał. nr 10 ust. 32, pkt.2 opisuje narzędzia i urządzenia serwisowe, które dostarczyć musi Wykonawca.

Zamawiający wymaga dostarczenia systemów diagnostycznych do wielu różnych układów i podzespołów. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli Wykonawca dostarczy jedno urządzenie obsługujące wszystkie układy i podzespoły.

Odpowiedź na pytanie nr 181:

TAK (patrz pytania nr 196).

Pytanie nr 182:

Zamawiający w zał. nr 10 ust. 8, pkt.10, ppkt. 2 napisał:

8.10.2. Dla każdego autobusu powinna być dostarczona licencja bez ograniczeń czasowych na dostarczone oprogramowanie w tym informatyczne oprogramowanie sterujące urządzeniami w szczególności autokomputerem.

Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona (np. licencja powszechnie użytkowanego systemu operacyjnego MS Windows). Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

Odpowiedź na pytanie nr 182:

TAK, Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

Pytanie nr 183:

Zamawiający w zał. Nr 8a wzór umowy część 1 w § 7 opisuje szereg kar.

9.1. Czy § 7 ust. 4 Umowy jest skorelowany z § 7 ust. 7 Umowy i oznacza, że całkowita suma wszystkich kar umownych, które Zamawiający może naliczyć Wykonawcy nie może przekroczyć poziomu procentowego określonego w § 7 ust. 7 Umowy?

9.2. Czy byłaby możliwość zmiany limitu określonego w § 7 ust. 7 Umowy do poziomu 30% wynagrodzenia umownego brutto?

Odpowiedź na pytanie nr 183:

Zamawiający potwierdza, że całkowita suma wszystkich kar umownych, które Zamawiający może naliczyć Wykonawcy nie może przekroczyć poziomu procentowego określonego w § 7 ust. 7 Umowy. Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisu we wzorze umowy stanowiącym załącznik nr 8a do SWZ § 7 ust. 7. We wzorze Umowy (załącznik nr 8a do SWZ) § 7 ust. 7 otrzymuje brzmienie zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„Łączna maksymalna wysokość kar umownych, których mogą dochodzić strony nie może przekroczyć 30% wynagrodzenia umownego netto, o którym mowa w § 3 ust. 1 niniejszej umowy.”.

Pytanie nr 184:

Zamawiający w zał. nr 10 ust. 1, pkt. 5 napisał:

11.5. Wymagana gwarancja na baterie trakcyjne min. 7 lat. UWAGA: KRYTERIUM PUNKTOWANE

Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na baterie trakcyjne, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, o których mowa w tym postanowieniu, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.

Odpowiedź na pytanie nr 184:

Zamawiający potwierdza, że zobowiązania gwarancyjne na baterie trakcyjne, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, o których mowa w tym postanowieniu oraz okresu rękojmi.

Pytanie nr 185:

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebieg w km
- Średnia prędkość handlowa
- Odległość trasa – zajezdnia
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymogi SWZ.

Odpowiedź na pytanie nr 185:

Dane eksploatacyjne MPK w Łomży sp z o.o. (patrz pytania nr 15):

- Maksymalny przebieg dzienny w km 157 km, jedna zmiana, 288km dwie zmiany, średnia 133 km.
- Maksymalny przebieg roczny 1 autobusu 63067 km (za 2019 rok)
- Średnia prędkość handlowa – 22,85 km/h
- Odległość trasa – zajezdnia 3 km
- Długość linii/trasy w km – 15 km.
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia to 16 – 20 odcinków przy pracy dwuzmiennej w zależności od dnia (powszedni, sobota, niedziela)
- Topografia trasy – patrz pytanie nr 15

Pytanie nr 186:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pisze:

„7.14.1. Przyciski służą do zapewnienia komunikacji pomiędzy pasażerami a kierowcą również w sytuacjach nadzwyczajnych i awaryjnych. Ogólnie przycisk uruchamiający system komunikacji powinien:

a) Dać się uruchomić przy pomocy dłoni.

b) Odróżniać się od tła kolorem kontrastującym / kolorami kontrastującymi.

c) Spowodować uruchomienie sygnału dźwiękowego.

d) Przyciski umieszczone są w bezpośrednim sąsiedztwie każdego siedzenia specjalnego oraz w każdej strefie przeznaczony dla osób poruszających się na wózkach i znajdują się na wysokości między 70 cm a 120 cm nad podłogą.

e) Przyciski w strefie niskopodłogowej autobusu mają być zamontowane na wysokości od 80 cm do 150 cm tam, gdzie nie ma siedzeń.

f) Przyciski powinny być równomiernie rozmieszczone w całym pojeździe (w tym także w miejscu przeznaczonym dla osób poruszających się na wózkach).

g) Wskazane zastosowanie funkcji dezaktywacji przez kierowcę przypadkowo włączonych sygnałów.”

Prosimy o informację czy Zamawiający miał na myśli przyciski alarmowe dla pasażerów działające na zasadzie jak jest naciśnięty to jest aktywny alarm, a jak się puści to to alarm się wyłącza? Czy chodzi o formę intercomu do komunikacji głosowej z kierowcą?

Odpowiedź na pytanie nr 186:

W punkcie 7.14.1 zawarty jest ogólny opis przycisków pasażerskich uszczegółowiony w kolejnych punktach 7.14.2 – 7.14.5. Zamawiający nie zamawia intercomu do komunikacji głosowej z kierowcą.

Pytanie nr 187:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pisze:

„4.6. Pokrywy ścian bocznych wykonane z aluminium lub ze stali nierdzewnej. Zewnętrzne pokrywy obsługowe (np. tylna pokrywa, boczne pokrywy obsługowe) zabezpieczone przed opadaniem np. teleskopami gazowymi lub podpórką.”

Czy Zamawiający zaakceptuje klapy boczne wykonane z tworzyw sztucznych?

Odpowiedź na pytanie nr 187:

TAK (patrz pytanie nr 200).

Pytanie nr 188:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pisze:

„Czujniki cofania z sygnałem dźwiękowym emitowanym w trakcie cofania.”

Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga zewnętrznego brzęczyka cofania, czy system czujników cofania dla kierowcy?

Odpowiedź na pytanie nr 188:

Zewnętrzna emisja sygnału cofania jest wymagana ze względów bezpieczeństwa osób znajdujących się poza pojazdem. Kierowca ma natomiast mieć podgląd obrazu z tyłu pojazdu w trakcie cofania zgodnie z punktem 8.7.2.c).

Pytanie nr 189:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pisze:

„Szyby drzwi pierwszych (przy kierowcy): podwójne. Nie dopuszcza się szyb drzwiowych elektrycznie podgrzewanych.”

Czy w obu skrzydłach drzwi pierwszych Zamawiający wymaga zamontowania szyb podwójnych, czy tylko w pierwszym skrzydle drzwi pierwszych?

Odpowiedź na pytanie nr 189:

Szyba podwójna wymagana jest w obu skrzydłach drzwi pierwszych.

Pytanie nr 190:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pisze: „Szyby wejścia 2 i 3 przyciemniane.”

Prosimy o informację jaki stopień przyciemnienia jest wymagany.

Odpowiedź na pytanie nr 190:

Zalecany jest identyczny stopień przyciemnienia szyb bocznych i skrzydeł drzwi opisany w punkcie 5.2.5 i określony na poziomie min. 20%.

Pytanie nr 191:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pisze: „Szyba przednia - szyba przednia ze szkła wielowarstwowego, klejonego, bezpiecznego.”

Prosimy o informację czy Zamawiający dopuści zastosowanie szyby przedniej dzielonej dwuczęściowej?

Odpowiedź na pytanie nr 191:

NIE. Zamawiający wymaga pełnej widoczności z pozycji kierowcy.

Pytanie nr 192:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pisze: „Bluetooth (min. wersja 2, o zasięgu 300 m) do transmisji danych i połączeń sprzętowych wyposażenia autobusu.”

Prosimy o informację co ma być podłączone do w/w systemu (jaki sprzęt) oraz jakiej transmisji danych wymaga Zamawiający.

Odpowiedź na pytanie nr 192:

Dotyczy wyposażenia związanego np. z SDIP, autokomputerów itp. Dostawca tych systemów ma zapewnić komunikację bluetooth (min. wersja 2, o zasięgu 300 m) do transmisji danych z serwerami bazodanowymi w zajezdni MPK i połączeń sprzętowych wyposażenia autobusu (patrz pytanie nr 111).

Pytanie nr 193:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pisze: „12.1. Ładowanie baterii trakcyjnych będzie oparte o system telemetryczny służący do nadzoru nad racjonalnym procesem ładowania z ładowarki pokładowej (...)”

Czy w przypadku zaoferowania autobusów z ładowarką pokładową Zamawiający zaakceptuje zastosowanie ładowarki on-board o mocy maksymalnej 34,5 kW?

Odpowiedź na pytanie nr 193:

NIE, wymagania minimalnej mocy są identyczne dla ładowarek pokładowych i zewnętrznych.

Pytanie nr 194:

Zamawiający zgodnie z załącznikiem nr 10 do SWZ pkt. 31.7 i 31.8 wymaga złożenia dokumentacji w formie papierowej oraz elektronicznej. Czy Zamawiający zgodzi się na zastąpienie formy papierowej dokumentacji dostępem (nieodpłatnym) do serwerów, na których umieszczona jest dokumentacja? ‘

W dobie elektronicznej w zamówieniach publicznych, gdzie oferty nie są już składane w formie papierowej, takie rozwiązanie jest bardziej ekonomiczne i ekologiczne. Dostęp online gwarantuje wgląd do najaktualniejszej wersji dokumentacji. Dokumentacja udostępniana online pozwoli zlikwidować, albo ograniczyć do minimum problemy związane z różnorodnością aplikacji systemowych posiadanych przez klientów.

Odpowiedź na pytanie nr 194:

TAK

Pytanie nr 195:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pisze: „28.8. Dokumentacja dodatkowych procedur obsługi technicznych pod względem ochrony ppoż. (1 szt. dostarczona razem z ofertą przetargową oraz w wersji elektronicznej i 3 szt. papierowej razem z dostawą).”

Prosimy o rezygnację z dostarczenia w/w dokumentacji wraz z ofertą przetargową. Zamawiający w SWZ nie wymaga załączenia w/w dokumentu do oferty. Prosimy o zmianę zapisu.

Odpowiedź na pytanie nr 195:

Zamawiający zmienia zapis w załączniku nr 10 do SWZ 28.8. na:

„Dokumentacja dodatkowych procedur obsługi technicznych pod względem ochrony ppoż. (w wersji elektronicznej i 3 szt. papierowej razem z dostawą)”.

Pytanie nr 196:

Zamawiający w załączniku nr 10 do SWZ pkt. 32.2. pisze: „Wykonawca poda w ofercie wykaz narzędzi, przyrządów i programów.”

Prosimy o rezygnację z dostarczenia w/w dokumentacji wraz z ofertą przetargową. Zamawiający w SWZ nie wymaga załączenia w/w dokumentu do oferty. Prosimy o zmianę zapisu.

Odpowiedź na pytanie nr 196:

Zamawiający nie zmienia zapisu. W opisie oferowanego autobusu wraz z wyposażeniem należy podać oferowane narzędzia wymienione w załączniku nr 10 do SWZ pkt. 32.2. (patrz pytanie nr 181).

Pytanie nr 197:

Dotyczy załącznika 9a do SWZ – Formularz rzeczowo – cenowy dla części 1 zamówienia.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku, gdy Wykonawca zaoferuje autobusy wyposażone w ładowarki pokładowe to nie wypełnia wiersza drugiego tabeli.

Odpowiedź na pytanie nr 197:

Zamawiający potwierdza, że gdy Wykonawca zaoferuje autobusy wyposażone w ładowarki pokładowe to nie wypełnia wiersza drugiego tabeli załącznika 9a do SWZ – Formularz rzeczowo – cenowy dla części 1 zamówienia.

Pytanie nr 198:

Zamawiający w rozdziale V SWZ pisze: „*Specyfikacje oferowanego autobusu opisujące, co najmniej wszystkie elementy wraz z ich nazwami technicznymi, do których odnosi się Załącznik nr 10 do SWZ – Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla części 1.*”

Czy Zamawiający udostępni wzór załącznika na jakim Wykonawcy mają przygotować specyfikację oferowanego autobusu? Jeśli nie to prosimy o informację jaką formę ma przybrać wymagana specyfikacja składana wraz z ofertą.

Odpowiedź na pytanie nr 198:

Zamawiający nie udostępnia wzoru załącznika na jakim Wykonawcy mają przygotować specyfikację oferowanego autobusu. Przedłożona specyfikacja winna zawierać wszystkie elementy wraz z ich nazwami technicznymi, do których odnosi się Załącznik nr 10 do SWZ – Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla części 1.

Pytanie nr 199:

Zamawiający w rozdziale V SWZ pisze: „*Protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu E-SORT 2, dla oferowanego autobusu.*”

Nie oferuje się identycznych pojazdów różnym Zamawiającym. Kompletacja autobusów jest zależna od wymagań Zamawiających oraz od ilości środków finansowych jakimi dysponują. Autobusy, na których wykonuje się testy SORT 2 mogą mieć różne ilości miejsc pasażerskich, pojemności baterii trakcyjnych lub wymagań Zamawiających w zakresie prędkości maksymalnej Vmax.

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga złożenia protokołu testów zawierającego wyniki pomiarów drogowych zużycia energii elektrycznej wg testu E-SORT 2 dla oferowanego typu autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 199:

Zamawiający wymaga złożenia protokołu testów zawierającego wyniki pomiarów drogowych zużycia energii elektrycznej wg testu E-SORT 2 dla oferowanego typu autobusu, uwzględniając i zawierającego podstawowe parametry dla oferowanych pojazdów.

Pytanie nr 200:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 4. Nadwozie autobusu - konstrukcja, ppkt 4.6. Pokrywy ścian bocznych..

W OPZ Zamawiający wyszczególnił jedynie aluminium oraz stal nierdzewną jako materiały, z których powinny być wykonane pokrywy ścian bocznych. W produkowanych przez nas autobusach instalujemy również pokrywy ścian bocznych (klapy serwisowe) wykonane z tworzywa sztucznego wzmacnianego włóknem szklanym, oraz ze szkła hartowanego? Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach pokryw ścian bocznych (kłap serwisowych) wykonanych z w/w materiałów?

Odpowiedź na pytanie nr 200:

TAK (patrz pytanie nr 187).

Pytanie nr 201:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 7. Nadwozie autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt 7.4.1.

W OPZ dla części 1 Zamawiający wskazał, że zastosowana w oferowanych autobusach rampa do wjazdu (zjazdu) wózka inwalidzkiego musi spełniać wymagania określone w załączniku 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ. Jednocześnie w podpunkcie lit. c) Zamawiający wymaga, aby długość rampy wynosiła min. 120 cm. Zgodnie jednak z wymaganiami Regulaminu 107 w przypadku zastosowania rampy, której długość w stanie gotowości do użytku przekracza 1200 mm, musi być ona wyposażona w urządzenie zapobiegające zjechaniu wózka inwalidzkiego na boki. W produkowanych przez nas niskopodłogowych autobusach miejskich nie stosujemy ramp o długości wymaganej przez Zamawiającego. Uważamy również, że zastosowanie tego typu ręcznie odkładanej pochylni byłoby nieuzasadnione, ponieważ sięgałaby ona praktycznie aż do osi wzdłużnej pojazdu.

W oferowanych przez nas autobusach miejskich stosujemy standardowo ręcznie odkładane rampy do wjazdu (zjazdu) wózka inwalidzkiego nie wymagające stosowania dodatkowych zabezpieczeń zapobiegających zjechaniu wózka inwalidzkiego na boki. Długość takiej pochylni wynosi 924 mm.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach ręcznie odkładanej pochylni o długości 924 mm, spełniającej wszystkie wymagania Regulaminu nr 107 EKG ONZ?

Odpowiedź na pytanie nr 201:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 7.4.1. lit. c) na treść: „Długość min. 80 cm, zalecana 120 cm.” (patrz pytania nr 10, 11).

Pytanie nr 202:

Zwracam się z prośbą o udzielenie wyjaśnień treści specyfikacji warunków zamówienia w następującym zakresie.

Wymagane jest: zdolność techniczna lub zawodowa dla części 2: wykonanie należytej dostawy co najmniej 1 (jednej) nowej stacji ładowania autobusów elektrycznych. Prosimy o rozszerzenie zapisu i uznanie za spełnienie warunku w przedmiotowym zakresie, jeżeli wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert wykonała należyte dostawę, zabudowę oraz uruchomienie prostowników do ładowania baterii pojazdów elektrycznych.”

Odpowiedź na pytanie nr 202:

Zamawiający pozostawia zapisy SWZ w powyższym zakresie bez zmian.

Pytanie nr 203:

Zamawiający w punkcie 7.4. załącznika nr 10 do SWZ opisuje wymagania dotyczące rampy do wjazdu wózka w środkowych drzwiach. Zamawiający wymaga długości min. 120cm. Pomimo iż jesteśmy producentem autobusów z wieloletnim stażem to nie są nam znane rozwiązania spełniające wymóg wymaganej długości.

W związku z powyższym prosimy o dopuszczenie możliwości zastosowania rampy o długości min. 90cm spełniającej wszystkie pozostałe wymogi Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 203:

Zamawiający zmienia zapis Załącznika nr 10 do SWZ pn. „ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (część 1)”: Pkt 7.4.1. lit. c) na treść: „Długość min. 80 cm, zalecana 120 cm.” (patrz pytania nr 10, 11, 201).

Pytanie nr 204:

Wykonawca zwraca się o modyfikację poprzez usunięcie w §7 ust. 1 pkt 2 Umowy, słów: *”lub w okresie gwarancji i rękojmi.”*

Podkreślić należy, że postanowienia umowne - §7 ust. 1 pkt 5 -przewidują już karę umowną za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych w okresie gwarancji w wysokości 0,05% wynagrodzenia umownego. Zastrzeżenie kolejnej kary umownej dotyczącej zwłoki w usunięciu wad lub usterek w okresie gwarancji nie znajduje żadnego zastosowania i negatywnie wpływa na rozkład ryzyk wynikający z umowy dla obu jej stron.

Odpowiedź na pytanie nr 204:

We wzorze umowy stanowiącego załącznik nr 8a do SWZ § 7 ust. 1 pkt 2 i pkt 5 otrzymują treść zgodnie z treścią określoną w załączniku nr 1 do odpowiedzi:

„2) za zwłokę w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji i rękojmi - w wysokości 0,2 % wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto za każdy dzień zwłoki licząc od dnia wyznaczonego przez Zamawiającego na usunięcie wad,

5) za zwłokę w usunięciu wad i usterek stwierdzonych po upływie rękojmi, w okresie gwarancji w wysokości 0,05 % wynagrodzenia umownego (wartości umowy) netto za każdy dzień zwłoki liczony od upływu terminu usunięcia wad i usterek o którym mowa w § 6 ust. 14 i 15 umowy.”.

Pytanie nr 205:

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie treści unormowania wynikającego z §8 ust. 1 pkt 8 Umowy, zgodnie z którym Zamawiającemu przysługuje prawo odstąpienia od umowy w terminie 14 dni od zaistnienia przypadku w postaci braku realizacji przez Wykonawcę istotnych postanowień umowy, w tym w szczególności w zakresie dostawy i obowiązków wynikających z gwarancji i rękojmi – co Zamawiający rozumie pod pojęciem braku realizacji przez Wykonawcę istotnych postanowień umowy. W ocenie Wykonawcy, biorąc pod uwagę przewidzianą umownie sankcję za tego rodzaju naruszenie, kwestia ta powinna być maksymalnie precyzyjnie określona w umowie. Wykonawca pytanie swoje motywuje tym, że za naruszenie postanowienia umownego uznane być może przekroczenie terminu dostawy części zamiennych, które to naruszenie trudno uznać za uzasadniające odstąpienie od umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 205:

Zamawiający informuje, że umowa nie posiada §8 ust. 1 pkt 8, jednak z treści wniosku wynika, iż Wykonawca ma na myśli §8 ust. 1 pkt 5. Pod pojęciem istotnych postanowień umowy Zamawiający rozumie przekroczenie przez Wykonawcę terminu umownego o 14 dni, a dodatkowo brak reakcji ze strony Wykonawcy na wezwania Zamawiającego.

Pytanie nr 206:

Wykonawca zwraca się z zapytaniem odnośnie do pkt 32 Załącznika nr 10, tj. OPZ, zgodnie z którym *"Wykonawca udzieli MPK w Łomży sp. z o.o. ograniczonej autoryzacji na wykonywanie prac obsługowo-naprawczych mających na celu utrzymanie dostarczonych autobusów w bieżącej eksploatacji. Wszystkie naprawy gwarancyjne będą wykonywane przez serwis producenta pojazdu."* – Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie przez Zamawiającego celu i sensu wprowadzenia autoryzacji, skoro z treści SIWZ, a w szczególności Umowy, wynika, że wszelkie naprawy pojazdów obciążać będą Wykonawcę, jego służby i pracowników bądź podmioty działające w jego imieniu i na jego rzecz. W takiej sytuacji zastrzeżenie udzielenia Zamawiającemu przez Wykonawcę autoryzacji nie znajduje uzasadnienia i wydaje się być rozwiązaniem nieprzystającym do pozostałych postanowień umownych.

Odpowiedź na pytanie nr 206:

Zamawiający zamierza eksploatować zamawiane autobusy przez okres dłuższy niż okres gwarancji. Dodatkowo, sytuacja pandemiczna pokazała, że należy brać pod uwagę ryzyko wprowadzania również w przyszłości ograniczeń w przemieszczaniu się. W takiej sytuacji, w przypadku awarii autobusu, przeszkoleni przez Wykonawcę pracownicy MPK w Łomży sp. z o.o. oraz uzyskana autoryzacja pozwolą podjąć działania naprawcze bez ryzyka utraty gwarancji.

Pytanie nr 207:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 18. Koła i ogumienie, ppkt 18.5.

W OPZ dla części 1 Zamawiający wymaga, aby oferowane autobusy wyposażone były w obręcze kół aluminiowe o rozmiarze 7,5 – 22,5". W oferowanych przez nas niskopodłogowych autobusach miejskich stosujemy ogumienie o typowym dla tego typu pojazdów rozmiarze, które można montować zamiennie zarówno na obręczach stalowych jak i aluminiowych, jednak rozmiar stosowanych przez nas fabrycznie obręczy aluminiowych wynosi 8,25 – 22,5".

Czy Zamawiający dopuści zaoferowanie autobusów wyposażonych w ogumienie zamontowane na obręczach aluminiowych o rozmiarze 8,25 – 22,5"?

Odpowiedź na pytanie nr 207:

TAK, dopuści.

Pytanie nr 208:

Dotyczy: Załącznik nr 10 do SWZ – OPZ dla części 1, pkt 10. Silnik trakcyjny. Urządzenia pomocnicze., ppkt 10.7., lit. a)

W oferowanych przez nas autobusach część urządzeń takich jak: inwertery mocy, rozdzielnica wysokiego napięcia, baterie trakcyjne itp. zlokalizowane są na dachu pojazdu. W przypadku tych urządzeń czynności obsługowe ograniczają się jedynie do prac kontrolno/przeglądowych wykonywanych przez wykwalifikowany personel w odstępach rocznych. Zabudowane na dachu pojazdu

urządzenia osłonięte są pokrywami wykonanymi z tworzywa sztucznego wzmacnianego włóknem szklanym, mocowanymi do konstrukcji pojazdu za pomocą połączeń śrubowych. Jest to rozwiązanie proste, pewne, wymagające co prawda - w celu otwarcia pokryw – użycia typowego klucza nasadowego, zabezpieczające jednak przed przypadkowym dostępem osób nieuprawnionych do stref występowania wysokiego napięcia. Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach opisany powyżej sposób mocowania pokryw dachowych?

Odpowiedź na pytanie nr 208:

TAK, dopuści.

Pytanie nr 209:

Dotyczy Załącznik nr 11 do SWZ

SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2)

Zadanie nr 2 – Budowa instalacji do dystrybucji nośników energii dla niskoemisyjnego transportu.

Dot. 2.10 Opis parametrów technicznych:

2.10.7. *Wymagany prąd ładowania, co najmniej: 1x200A/2x100A.*

Maksymalny wyjściowy prąd ładowania w standardowych stacjach ładowania o mocy 80 kW wynosi ok. 130A. Dostosowanie ładowarki do wymaganego prądu ładowania będzie wiązało się z wygenerowaniem niepotrzebnych dodatkowych kosztów. W związku z powyższym prosimy o zmianę zapisu dot. wymaganego prądu ładowania, co najmniej: 1x130A/2x65A.

Odpowiedź na pytanie nr 209:

Zamawiający dopuszcza rozwiązania techniczne gwarantujące prawidłowe procesy ładowania autobusów z równoczesną optymalizacją kosztów. W związku z tym Zamawiający zmienia zapis w Załączniku nr 11 do SWZ SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (OPZ 2) punkt 2.10.7.na treść: „*Wymagany prąd ładowania, co najmniej: 1x130A/2x65A*”.

Pytanie nr 210:

Pytanie do zał nr 10 OPZ pkt 8.12 Czy zamawiający dopuści zastosowanie kasowników dwusystemowych wyposażonych w wyświetlacz min. 4 cale?

Odpowiedź na pytanie nr 210:

Nie. Ze względu na funkcjonowanie systemu biletu elektronicznego oraz związana z tym konieczność podawania czytelnych informacji na wyświetlaczach kasowników Zamawiający wymaga zastosowania wyświetlaczy nie mniejszych niż obecnie funkcjonujące tj. min. 5,5 cala.

Pytanie nr 211:

Pytanie do zał nr 10 OPZ pkt 8.7.5 Prosimy o informację czy zamawiający dopuści dostarczenie oprogramowania centralnego do zarządzania nagraniami z systemu monitoringu wizyjnego, stworzonego w tzw. technologii desktop (instalowane na konkretnym komputerze) zamiast w technologii webowej?

Odpowiedź na pytanie nr 211:

Nie. Zamawiający wymaga dostarczenia oprogramowania centralnego do zarządzania nagraniami z systemu monitoringu wizyjnego, stworzonego w technologii webowej. Zastosowanie tzw technologii desktop jest rozwiązaniem ograniczonym i niespełniającym szeregu pozostałych wymagań z pkt 8.7.5. zał. nr 10 OPZ.

Pytanie nr 212:

Pytanie do zał nr 10 OPZ pkt 7.18 Gniazda USB Z treści specyfikacji technicznej wynika (m.in. opis siedzeń oraz uchwytów), że zamawiający wymaga dostarczenia autobusów wyposażonych w solidne i wandaloodporne rozwiązania. W związku z powyższym prosimy o doprecyzowanie czy gniazda USB dla pasażerów, które mają być zainstalowane w przestrzeni pasażerskiej pojazdu mają być również zamontowane w wandaloodpornej metalowej obudowie?

Odpowiedź na pytanie nr 212:

Tak. Zamawiający potwierdza, że w przypadku urządzeń w przestrzeni pasażerskiej wymaga zastosowania rozwiązań wandaloodpornych. Gniazda USB dedykowane pasażerom należy zamontować w metalowych obudowach.

Powyższe wyjaśnienia i odpowiedzi na pytania stanowią integralną część SWZ i prowadzą do zmiany SWZ, załączników do SWZ oraz ogłoszenia o zamówieniu.

Zamawiający na podstawie art. 137 ust. 1 ustawa Pzp zmienia Specyfikację Warunków Zamówienia w części dotyczącej opisu przedmiotu zamówienia zgodnie z powyższymi odpowiedziami. Powyższe wyjaśnienia i zmiany są integralną częścią SWZ i są wiążące dla wszystkich Wykonawców. Tym samym, Wykonawcy są zobowiązani uwzględnić je, składając oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na wykonanie w/w zadania.

Ponadto w związku z wyżej określonymi zmianami na podstawie art. 135 ust. 3 ustawy Pzp zmianie ulega:

- termin składania ofert z dnia 26.07.2021 r. godz. 10:00 **na dzień 17.08.2021 r. godz. 10:00.**
- termin otwarcia ofert z dnia 26.07.2021 r. godz. 10:30 **na dzień 17.08.2021 r. godz. 10:30**
- termin związania ofertą z dnia 09.10.2021 r. **na dzień 14.11.2021 r.**

W związku ze zmianą treści Specyfikacji Warunków Zamówienia na podstawie art. 137 ust. 4 ustawy Pzp zmianie ulega treść ogłoszenia o zamówieniu w w/w zakresie.

Załączniki do wyjaśnień SWZ:

- 1. Załącznik nr 8a do SWZ aktualizacja z dnia 12.07.2021 r.** – wzór umowy dla części 1 - załącznik nr 1 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.
- 2. Załącznik nr 8b do SWZ aktualizacja z dnia 12.07.2021 r.** – wzór umowy dla części 2 - załącznik nr 2 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.
- 3. Załącznik nr 5 do SWZ aktualizacja z dnia 12.07.2021 r.** – wykaz dostaw - załącznik nr 3 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.
- 4. Schemat jednokreskowy sieci zasilającej** - załącznik nr 4 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.
- 5. Profile terenu** – załączniki nr 5-8 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.
- 6. Załącznik nr 10 do SWZ aktualizacja z dnia 12.07.2021 r.** - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla części 1 - załącznik nr 9 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ.
- 7. Załącznik nr 11 do SWZ aktualizacja z dnia 12.07.2021 r.** - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla części 2- załącznik nr 10 do niniejszej zmiany treści SWZ i wyjaśnień treści SWZ