

Katowice, dnia 12.04.2022r.

Wykonawcy biorący udział w postępowaniu

L.dz.: PKM/38/DKW/04/2022

**dotyczy:** przetargu nieograniczonego na dostawę 22 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych o napędzie hybrydowym dla PKM Katowice Sp. z o.o., znak sprawy pn/02/2022

Zgodnie z art. 135 ust. 2 w zw. z art. 378 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019r. Prawo Zamówień Publicznych (tj. Dz. U. z 2021r. poz. 1129 z późn. zm.) w związku z pytaniami do treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

**Pytanie 1:**

Zadajemy pytanie do SWZ. Zamawiający w punktach III.8, 9.1 i III.9, 9.1 opisuje wymagania co do układu gaszenia komory silnika podając , że dopuszcza detekcję elektryczną lub hydro-pneumatyczną. Istnieją również rozwiązania systemów gaszenia oparte na detekcji pneumatycznej, której skuteczność aktywacji systemu jest dużo wyższa niż opisywane przez zamawiającego.

Czy zamawiający dopuści system gaszenia pożarów komory silnikowej oparty na detekcji pneumatycznej?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza system gaszenia pożarów komory silnikowej oparty na detekcji pneumatycznej. Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

Pkt III.8.9.1), Pkt III.9.9.1), pkt 3 Załącznika nr 2a do formularza ofertowego, pkt 3 Załącznika nr 2b do formularza ofertowego

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„ – detekcja pożaru liniowa hydropneumatyczna lub elektryczna”,

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„ – detekcja pożaru liniowa hydropneumatyczna lub elektryczna lub pneumatyczna”,

**Pytanie 2:**

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w SWZ, w Rozdz.III.- Opis Parametrów Zamówienia, pkt. 8 - opis parametrów i wymagań autobusów przegubowych, ppkt. 28 – system monitoringu i w pkt. 9 - opis parametrów i wymagań autobusów jednoczłonowych, ppkt. 23 – system monitoringu, w wymaganiach dot. kamer) Zamawiający określił: „*przetwornik CCD 1/2”, CMOS*”.

Prosimy o dopuszczenie zastosowania w kamerach przetwornika CMOS o rozmiarze w przedziale 1/2.7” – 1/3”? Najwięksi producenci kamer do systemów monitoringu wizyjnego w pojazdach stosują przetworniki o rozmiarze w zakresie od 1/2.7” do 1/3”, kamery z przetwornikami o wielkości 1/2” nie są stosowane w mobilnych systemach monitoringu wizyjnego. Ponadto w kamerach IP nie są stosowane przetworniki CCD (te były stosowane w kamerach analogowych).

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający preferuje zastosowanie w kamerach przetwornika CCD 1/2”, CMOS, jednakże dopuszcza zastosowanie w kamerach przetwornika CMOS o rozmiarze w przedziale 1/2,7” – 1/3”.

**Pytanie 3:**

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w SWZ, w Rozdz. III.- Opis Parametrów Zamówienia, pkt. 8 -opis parametrów i wymagań autobusów przegubowych, ppkt. 28 – system monitoringu i w pkt. 9 - opis parametrów i wymagań autobusów jednoczłonowych, ppkt. 23 – system monitoringu, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił: „*rejestrator musi być wyposażony w wyświetlacz LCD z informacją o statusie pracy systemu tj.: pokazywać bieżące informacje o statusie pracy urządzenia, statusie poprawności działania kamer, prawidłowej pracy urządzenia podtrzymującego napięcie, poprawnym nagrywaniu, napięciach na płycie głównej, statusie zamknięcia kieszeni dysków wyjmowanych*”.

Prosimy o dopuszczenie rejestratora wyposażonego w diody pokazujące bieżące informacje o statusie pracy urządzenia, statusie nagrywania, prawidłowej pracy urządzenia podtrzymującego napięcie, poprawnym nagrywaniu, statusie zasilania płyty głównej, statusie pracy dysków. Ww. informacje mogą być dodatkowo wyświetlane na ekranie monitora systemu monitoringu lub na ekranie autokomputera SIP.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie 4:**

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w SWZ, w Rozdz.III.- Opis Parametrów Zamówienia, pkt. 8 -opis parametrów i wymagań autobusów przegubowych ppkt. 28 – system monitoringu i w pkt. 9 - opis parametrów i wymagań autobusów jednoczłonowych, ppkt. 23 – system monitoringu, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił:

„*waga rejestratora wraz z zamontowanymi dyskami HDD nie może przekraczać 6000g,*”

Prosimy o dopuszczenie rejestratora, którego waga wraz z dyskami nie przekracza 9000g.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający preferuje rejestrator o wadze nie przekraczającej 6000g, jednak dopuszcza zaproponowane przez Wykonawcę rozwiązanie.

**Pytanie 5:**

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w SWZ, w Rozdz.III.- Opis Parametrów Zamówienia, pkt. 8 - opis parametrów i wymagań autobusów przegubowych, ppkt. 28 – system monitoringu i w pkt. 9 - opis parametrów i wymagań autobusów jednoczłonowych, ppkt. 23 – system monitoringu, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił: „*obraz dostarczany do monitora z matrycą dotykową minimum LCD 9” i podświetleniem LED zlokalizowanego w kabinie kierowcy z podziałem na cztery części (w każdej części widoczny obraz z innej kamery), z możliwością przełączenia przez kierowcę na pełny ekran obrazu z wybranej kamery, z funkcją automatycznego wyświetlania na pełnym ekranie obrazu wstecznej kamery po włączeniu biegu wstecznego oraz obrazu z ostatnich drzwi po ich otwarciu,*”

Oraz

„*monitor LCD kolorowy w kabinie kierowcy do podglądania obrazu z kamer, o przekątnej ekranu min. 9” i obrazie w proporcji 16:9, z podświetleniem LED, matrycą dotykową, przystosowany do współpracy z dostarczonym rejestratorem, z funkcją wyświetlania bieżących informacji o statusie pracy urządzenia, poprawności działania kamer oraz prawidłowej pracy urządzenia podtrzymującego napięcie.*”

Prosimy alternatywnie o dopuszczenie (zamiast dedykowanego monitora) zastosowania ekranu autokomputera systemu informacji pasażerskiej do wyświetlania obrazów z kamer, co będzie miało pozytywny wpływ m.in. na bilans energii autobusu oraz ergonomię pracy kierowcy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza przedstawione rozwiązanie.

**Pytanie 6:**

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w SWZ, w Rozdz.III.- Opis Parametrów Zamówienia, pkt. 8 - opis parametrów i wymagań autobusów przegubowych, ppkt. 28 – system monitoringu i w pkt. 9 - opis parametrów i wymagań autobusów jednoczłonowych, ppkt. 23 – system monitoringu, w wymaganiach dot. anteny) Zamawiający określił: „*antena dwu zakresowa, (2,4GHz i 5GHz) WiFi, GSM, GPS.*”

Prosimy alternatywnie o dopuszczenie (zamiast dedykowanej anteny do rejestratora) wykorzystania do komunikacji router (GSM/Wi-Fi/GPS) Systemu Informacji Pasażerskiej, co ma uzasadnienie ekonomiczne.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza przedstawione rozwiązanie.

**Pytanie 7:**

dot. pkt III SWZ – Opis przedmiotu zamówienia. Czy Zamawiający dopuści w oferowanych autobusach jednoczłonowych i dwuczłonowych, napęd hybrydowy, złożony ze zintegrowanego zespołu silnika spalinowego i silnika elektrycznego, pozwalający na napędzanie autobusu wyłącznie z wykorzystaniem silnika spalinowego i okresowo wspomagającego go silnika elektrycznego, bez możliwości zewnętrznego ładowania magazynów energii?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zintegrowany napęd hybrydowy bez możliwości zewnętrznego ładowania. Jednak wskazuje iż podtrzymany zostaje zapis dla zadania 1 oraz zadania 2 SWZ: punkt III.8. 9.2) podpunkt d) SWZ oraz punkt III.9. 9.2) podpunkt d) SWZ odnośnie minimalnego przebiegu pojazdu realizowanego wyłącznie za pomocą silnika elektrycznego tj.:

Zamawiający preferuje zastosowanie magazynu energii o pojemności energetycznej (nominalnej i dostępnej dla Zamawiającego) jak największej, która przy pełnym stanie naładowania magazynu musi umożliwiać jazdę wyłącznie na silniku elektrycznym, na dystansie, co najmniej 500 metrów przy prędkości autobusu do 50km/h, (w szczególności podczas ruszania autobusu np. z przystanku lub ze skrzyżowania). Zamawiający preferuje rozwiązania techniczne, umożliwiające uzyskanie maksymalnie dużego przebiegu wyłącznie na napędzie elektrycznym.

**Pytanie 8:**

Dotyczy SWZ. Zadanie 1. Emisja zanieczyszczeń i zużycie energii

Czy Zamawiający dopuści maksymalny poziom zużycia energii podczas stałego cyklu użytkowania autobusu 9 200 000 MJ?

Uzasadnienie:

Marginalna zmiana powyższego parametru nie ma praktycznego wpływu emisyjność użytkową pojazdów a skutecznie wpływa na znaczą poprawę konkurencyjności prowadzonego postępowania.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza dla zadania nr 1 (autobus przegubowy) maksymalny poziom zużycia energii podczas stałego cyklu użytkowania autobusu wynoszący 9 200 000 MJ. Zgodnie z SWZ Zamawiający wymaga, aby oferowany autobus charakteryzował się zużyciem energii maksymalnie 12 960 000 MJ w cyklu 800.000 km.

**Pytanie 9:**

Dotyczy SWZ. Zadanie nr 1 i 2. Napęd hybrydowy

Czy Zamawiający dopuści napęd hybrydowy o mocy silnika elektrycznego nie mniejszej niż 10 kW. Silnik ten będzie pełnił funkcję generatora energii elektrycznej.

Uzasadnienie:

Oferowany pojazd posiada homologację autobusu hybrydowego, co oznacza, że spełnia on wszelkie wymogi techniczne dotyczące pojazdów z napędami hybrydowymi.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zintegrowany napęd hybrydowy bez możliwości zewnętrznego ładowania. Jednak wskazuje iż podtrzymany zostaje zapis dla zadania 1 oraz zadania 2 SWZ: punkt III.8. 9.2) podpunkt d) SWZ oraz punkt III.9. 9.2) podpunkt d) SWZ odnośnie minimalnego przebiegu pojazdu realizowanego wyłącznie za pomocą silnika elektrycznego tj.:

Zamawiający preferuje zastosowanie magazynu energii o pojemności energetycznej (nominalnej i dostępnej dla Zamawiającego) jak największej, która przy pełnym stanie naładowania magazynu musi umożliwiać jazdę wyłącznie na silniku elektrycznym, na dystansie, co najmniej 500 metrów przy prędkości autobusu do 50km/h, (w szczególności podczas ruszania autobusu np. z przystanku lub ze skrzyżowania). Zamawiający preferuje rozwiązania techniczne, umożliwiające uzyskanie maksymalnie dużego przebiegu wyłącznie na napędzie elektrycznym.

**Pytanie 10:**

Dotyczy SWZ. Kryterium T3 oceny ofert dla Zadania nr 1 i 2. Unifikacja silnika spalinowego, napędu hybrydowego i autobusu tego samego producenta

Czy Zamawiający przyzna komplet punktów za zaoferowanie zunifikowanego napędu hybrydowego, silnika spalinowego i autobusu wyprodukowanego przez producentów należących do tej samej grupy kapitałowej?

Uzasadnienie:

Komponenty oferowanego autobusu są produkowane w zakładach powiązanych kapitałowo, korzystających ze wspólnej myśli technicznej pozwalającej na stworzenie kompleksowych rozwiązań konstrukcyjnych i technicznych w budowie autobusów.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający przyzna komplet punktów za zaoferowanie zunifikowanego napędu hybrydowego, silnika spalinowego i autobusu wyprodukowanego przez producentów należących do tej samej grupy kapitałowej.

**Pytanie 11:**

Wnioski dotyczące pkt 8 (zadanie nr 1):

Rozdz. 2: Liczba miejsc do przewozu pasażerów:

Prosimy o modyfikację zapisu z „wózek inwalidzki – 2” na „wózek inwalidzki – 1” powołując się na zapis Zamawiającego w rozdziale 22 (Nadwozie) odnośnie wydzielonego miejsca na wysokości II drzwi przeznaczonego do przewozu i zamocowania: wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego lub roweru, co najmniej o długości 2000 mm i szerokości 750 mm.

Zamawiający w powyższym zapisie wskazał alternatywnie możliwość przewozu jednego wózka dziecięcego lub jednego wózka inwalidzkiego w zatoce naprzeciw II drzwi.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

Pkt III.8.22 SWZ, pkt 17 Załącznika nr 2a do formularza ofertowego,

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„wydzielone miejsce na wysokości II drzwi przeznaczone do przewozu i zamocowania: wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego lub roweru, co najmniej o długości 2000 mm i szerokości 750 mm”,

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„wydzielone miejsce na wysokości II i III drzwi przeznaczone do przewozu i zamocowania: wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego lub roweru, przy czym miejsce przy II drzwiach o wymiarach co najmniej o długości 2000 mm i szerokości 750 mm”

**Pytanie 12:**

Rozdz. 3 Liczba drzwi pasażerskich

Wnosimy o rezygnację Zamawiającego z wymagania dotyczącego szerokości drzwi dwuskrzydłowych nie mniejszej niż 1200 mm i zunifikowanie zapisu z wymogiem zamieszczonym w opisie podstawowych parametrów technicznych dla autobusu jednoczłonowego w rozdziale 3 (Liczba drzwi pasażerskich).

Uzasadnienie

Regulamin 107 EKG ONZ, na który Zamawiający się powołuje w generalnych wymaganiach, będący podstawowym dokumentem precyzującym wymagania wobec autobusów dopuszcza drzwi o mniejszej szerokości. Załącznik nr 3 do Regulaminu 107 EKG ONZ nie precyzuje minimalnej szerokości otworu drzwiowego w milimetrach, a podaje jedynie, że szerokość ta "ma umożliwić swobodne mijanie się ze sobą dwóch elementów (modeli) o szerokości 550 mm każdy". Zatem Regulamin R107 EKG ONZ dopuszcza również nieco mniejszą szerokość otworu drzwiowego, którą spełniają pojazdy Wykonawcy. Wnosimy zatem o zmianę zapisu na następujący "Troje drzwi dwuskrzydłowych o szerokości minimalnej zgodnej z Regulaminem nr 107 EKG ONZ".

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

Pkt III.8.3. Pkt III.9.3. SWZ

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„Liczba drzwi pasażerskich: cztery, o szerokości w świetle drzwi – minimum 120 cm, w układzie 2 - 2 - 2 - 2.”,

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„Liczba drzwi pasażerskich: cztery, w układzie 2 - 2 - 2 – 2, zgodnie z Regulaminem R107 EKG ONZ”

**Pytanie 13:**

Rozdz. 21 - Moc klimatyzacji:

Wnosimy o dopuszczenie minimalnej mocy chłodzenia klimatyzacji przedziału pasażerskiego 31 kW.

Uzasadnienie

W oferowanych przez nas autobusach hybrydowych klimatyzacja zasilana jest sprężarką elektryczną, która pracuje na stałych obrotach, co nie powoduje "strat" mocy jak w przypadku sprężarki napędzanej paskiem klinowym z silnika spalinowego.

Tak więc z doświadczenia Wykonawcy z różnych rynków (w tym dużo bardziej wymagających w zakresie klimatu np. Hiszpanii) ww. moc chłodzenia jest wystarczająca do zapewnienia komfortu pasażerom.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający wykonuje usługi przewozowe na podstawie umowy z organizatorem komunikacji miejskiej tj. Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią, w której to zostały określone minimalne wartości mocy układu klimatyzacji wynoszące 36 kW.

**Pytanie 14:**

Rozdz. 24 – Sterowanie drzwiami:

Wnosimy o modyfikację zapisu z: „sterowanie elektropneumatyczne podświetlanymi przyciskami na desce rozdzielczej” na „sterowanie elektropneumatyczne lub elektryczne z podświetlanymi przyciskami na desce rozdzielczej” analogicznie do zapisu w rozdziale 24 opisu przedmiotu zamówienia dla autobusu jednoczłonowego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

Pkt III.8.24. SWZ, pkt 19 Załącznika nr 2a do formularza ofertowego

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„sterowanie elektropneumatyczne podświetlanymi przyciskami na desce rozdzielczej”

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„sterowanie elektropneumatyczne lub elektryczne podświetlanymi przyciskami na desce rozdzielczej”

**Pytanie 15:**

Wnioski dotyczące pkt nr 8 i 9 (obu zadań):

Rozdz. 8 oraz Rozdz. 12: Skrzynia biegów

Wnosimy o dopuszczenie zautomatyzowanej elektronicznie sterowanej skrzyni biegów zapewniającej automatyczną zmianę przełożeń w oparciu o przekładnię mechaniczną.

Z punktu widzenia komfortu jazdy oraz obsługi przez kierowcę ww. rozwiązanie jest w pełni równoważne ze skrzynią automatyczną.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie 16:**

Rozd. 9 – Silnik spalinowy

Wnosimy o dopuszczenie filtra powietrza typu suchego bez wkaźnika zabrudzenia.

Fitr powietrza jest wymieniany każdorazowo przy okresowych przeglądach autobusu zgodnie z formularzem przeglądowym i nie zachodzi konieczność stosowania w nim wskaźnika zabrudzenia.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający ze zdobytego doświadczenia eksploatacji autobusów w warunkach dużego zapylenia preferuje zamontowanie wskaźnika zabrudzenia filtra powietrza w celu weryfikacji jego stanu niezależnie od resursu przeglądowego w celu ewentualnej szybszej jego wymiany, a tym samym ograniczenia ryzyka wystąpienia awarii.

**Pytanie 17:**

Rozdz. 11 konstrukcja nagrzewnic

Wnosimy o rezygnację z wymogu „odcięcia” nagrzewnic od układu chłodzenia silnika. System ogrzewania oraz klimatyzacji Wykonawcy jest skonstruowany a część nagrzewnic-zabudowana -w taki sposób, że nie jest technicznie możliwe spełnienie powyższego wymogu Zamawiającego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający z posiadanego doświadczenia obsługi systemu ogrzewania przestrzeni pasażerskiej wymaga zastosowania zaworów odcinających poszczególne nagrzewnice, które to w znaczący sposób ułatwiają wymianę nagrzewnic bez konieczności opróżniania układu chłodzenia/ ogrzewania pojazdu.

**Pytanie 18:**

Rozdz. 16

Wnosimy o dopuszczenie zintegrowanego separatora kondensatu z podgrzewanym osuszaczem powietrza jako rozwiązanie w pełni równoważnego z wymaganym przez Zamawiającego.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie 19:**

Rozdz 21 – wentylacja naturalna

Wnosimy o dopuszczenie 2 szt. elektrycznych wywietrzników dachowych sterowanych z miejsca kabiny kierowcy w autobusie przegubowym oraz 1 takiego wywietrznika w autobusie jednoczłonowym.

Z uwagi na brak miejsca na dachu (na którym umieszczonych jest wiele urządzeń – m. in. baterie trakcyjne, klimatyzacja) nie jest technicznie możliwe zamontowanie większej liczby wywietrzników

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie 20:**

Sterowanie ogrzewaniem przedziału pasażerskiego

Wnosimy o dopuszczenie automatycznego uruchomienia systemu ogrzewania przedziału pasażerskiego przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 19 stopni.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający wykonuje usługi przewozowe na podstawie umowy z organizatorem komunikacji miejskiej tj. Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią, w której to zostały określone graniczne wartości temperaturowe parametryzujące pracę układu ogrzewania.

**Pytanie 21:**

Rozdz. 22 – konstrukcja

Wnosimy o dopuszczenie- jako rozwiązanie równoważnego z konstrukcją samonośną-ramowej modułowej konstrukcji nośnej autobusu złożonej z ramy podwozia oraz modułów nadwozia wykonanych z profili zabezpieczonych antykorozyjnie i/lub wykonanych z materiałów zapewniających co najmniej 10-letnią jego eksploatację bez napraw.

Z punktu widzenia trwałości i zabezpieczenia antykorozyjnego ww. rozwiązanie jest co najmniej równoważne z konstrukcją samonośną.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie 22:**

Rozdz 22 – pokrywy obsługowe

Wnosimy o dopuszczenie alternatywnego rozwiązania zabezpieczenia przed samoczynnym zamykaniem jednej z klap bocznych (pokrywa akumulatorów rozruchowych) poprzez zastosowanie stabilnej mechanicznej podpórki otwartej klapy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie alternatywnych systemów zabezpieczenia zewnętrznych klap obsługowych.

**Pytanie 23:**

Rozdz. 24 – sterowanie drzwiami

Zabezpieczenie zaworów:

Wnosimy o dopuszczenie zastosowania osłon zaworów zewnętrznych awaryjnego otwierania drzwi sztywnych - wykonanych z tworzywa sztucznego.

Rozwiązanie to jest celowo stosowane ze względów bezpieczeństwa- osłona zaworu awaryjnego otwarcia drzwi powinna zostać zniszczona przy jego awaryjnym użyciu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie 24:**

Rozdz. 25:

Szyba drzwi kabiny kierowcy

Wnosimy o modyfikację zapisu na następujący:

"Szyba drzwi kabiny kierowcy przyciemniania z zachowaniem wymogów Regulaminu nr 43 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji materiałów oszklenia bezpiecznego i ich instalacji w pojazdach".

Alternatywnie wnosimy o rezygnację z wymogu przyciemnienia tej szyby.

Uzasadnienie

Zgodnie z punktem 2.18.1 ww. Regulaminu „Materiał oszklenia bezpiecznego o zasadniczym znaczeniu dla pola widzenia kierowcy do przodu” oznacza całość oszklenia znajdującego się przed płaszczyzną przechodzącą przez punkt R kierowcy i prostopadłą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu, przez którą kierowca widzi drogę prowadząc pojazd lub manewrując pojazdem”) oraz 4.2.1.1 („Oszklenie bezpieczne, przez które uzyskuje się pole widzenia kierowcy do przodu zgodnie z definicją w pkt 2.18.1 niniejszego regulaminu, musi charakteryzować się przepuszczalnością światła widzialnego wynoszącą co najmniej 70 %.”). W praktyce oznacza to wymóg zachowania pełnej przejrzystości tej szyby, a więc jej przyciemnianie jest niezasadne.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:



Pkt III.8.25., Pkt III.9.25. SWZ, pkt 20 Załącznika nr 2a do formularza ofertowego, pkt 20 Załącznika nr 2b do formularza ofertowego

Przed modyfikacją zapis brzmiał:  
„szyba drzwi kabiny kierowcy przyciemniana”

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:  
„Szyba drzwi kabiny kierowcy przyciemniana z zachowaniem wymogów Regulaminu nr 43 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji materiałów oszklenia bezpiecznego i ich instalacji w pojazdach”

**Pytanie 25:**

Regulacja fotela kierowcy

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania fotela kierowcy z regulacją stopniową.

Uzasadnienie:

Ruch przód-tył oraz pochylenie fotela kierowcy zastosowanego przez Wykonawcę są realizowane w sposób krokowy – odpowiednio przez ustaloną wartość przesuwu lub stopnia pochylenia fotela.

Określenie „regulacja bezstopniowa” jest niemożliwe do zrealizowania przez obecnych na rynku producentów foteli. Każda regulacja jest w jakimś zakresie „stopniowa”- krokowo, o wartość stopnia oraz o określoną odległość przesuwu.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

Pkt III.8.25., Pkt III.9.25., pkt 20 Załącznika nr 2a do formularza ofertowego, pkt 20 Załącznika nr 2b do formularza ofertowego

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„fotel kierowcy z zawieszeniem pneumatycznym i pełną regulacją bezstopniową w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy”

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„fotel kierowcy z zawieszeniem pneumatycznym i pełną regulacją stopniową umożliwiającą płynną regulację w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy”

**Pytanie 26:**

Rozdz. 29 pkt 11 lit a) str 33 oraz lit c) str 70 SWZ

Prosimy o doprecyzowanie, że poprawność funkcjonowania SZP dotyczy 5 autobusów przegubowych oraz – analogicznie- 17 autobusów jednoczłonowych w pkt 9 SWZ (opis autobusów jednoczłonowych)

Prosimy o dokonanie stosownej zmiany w pozostałych dokumentach postępowania.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

1. Pkt III.8.29. SWZ, pkt 24 Załącznika nr 2a do formularza ofertowego

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„Ponadto dla każdego z 22 autobusów zakłada się weryfikację poprawności funkcjonowania SZP dla sytuacji typu: wejście i wyjście każdymi drzwiami, niepełne wejście (pasażer wchodzi do autobusu, jednakże zatrzymuje się jak najbliżej drzwi, następnie drzwi są zamykane), nieskuteczne wejście (pasażer wchodzi do autobusu, zatrzymuje się na wysokości bramki a

następnie wychodzi z autobusu), wejście bokiem po jednej i drugiej stronie drzwi (jak najbliższej krawędzi wejścia), jednoczesne wejście i wyjście z autobusu tymi samymi drzwiami (jedna osoba wchodzi i w tym samym momencie druga osoba wychodzi tymi samymi drzwiami), czy działanie SZP po wyłączeniu stacyjki autobusu. Szczegóły dotyczące testu zostaną przekazane Wykonawcy na 2 tygodnie przed zaplanowanym terminem testów. Rekomendowany jest udział przedstawiciela Wykonawcy w prowadzonych testach.”

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„Ponadto dla każdego z 5 autobusów zakłada się weryfikację poprawności funkcjonowania SZP dla sytuacji typu: wejście i wyjście każdymi drzwiami, niepełne wejście (pasażer wchodzi do autobusu, jednakże zatrzymuje się jak najbliższej drzwi, następnie drzwi są zamykane), nieskuteczne wejście (pasażer wchodzi do autobusu, zatrzymuje się na wysokości bramki a następnie wychodzi z autobusu), wejście bokiem po jednej i drugiej stronie drzwi (jak najbliższej krawędzi wejścia), jednoczesne wejście i wyjście z autobusu tymi samymi drzwiami (jedna osoba wchodzi i w tym samym momencie druga osoba wychodzi tymi samymi drzwiami), czy działanie SZP po wyłączeniu stacyjki autobusu. Szczegóły dotyczące testu zostaną przekazane Wykonawcy na 2 tygodnie przed zaplanowanym terminem testów. Rekomendowany jest udział przedstawiciela Wykonawcy w prowadzonych testach.”

Zamawiający informuje, że na podstawie art. 137 ust. 1 i 2 ustawy Pzp dokonuje modyfikacji SWZ w następującym zakresie:

2. Pkt III.9.29. SWZ, pkt 24 Załącznika nr 2b do formularza ofertowego,

Przed modyfikacją zapis brzmiał:

„Ponadto dla każdego z 32 autobusów zakłada się weryfikację poprawności funkcjonowania SZP dla sytuacji typu: wejście i wyjście każdymi drzwiami, niepełne wejście (pasażer wchodzi do autobusu, jednakże zatrzymuje się jak najbliższej drzwi, następnie drzwi są zamykane), nieskuteczne wejście (pasażer wchodzi do autobusu, zatrzymuje się na wysokości bramki a następnie wychodzi z autobusu), wejście bokiem po jednej i drugiej stronie drzwi (jak najbliższej krawędzi wejścia), jednoczesne wejście i wyjście z autobusu tymi samymi drzwiami (jedna osoba wchodzi i w tym samym momencie druga osoba wychodzi tymi samymi drzwiami), czy działanie SZP po wyłączeniu stacyjki autobusu. Szczegóły dotyczące testu zostaną przekazane Wykonawcy na 2 tygodnie przed zaplanowanym terminem testów. Rekomendowany jest udział przedstawiciela Wykonawcy w prowadzonych testach.”

Po modyfikacji zapis ten otrzymuje następujące brzmienie:

„Ponadto dla każdego z 17 autobusów zakłada się weryfikację poprawności funkcjonowania SZP dla sytuacji typu: wejście i wyjście każdymi drzwiami, niepełne wejście (pasażer wchodzi do autobusu, jednakże zatrzymuje się jak najbliższej drzwi, następnie drzwi są zamykane), nieskuteczne wejście (pasażer wchodzi do autobusu, zatrzymuje się na wysokości bramki a następnie wychodzi z autobusu), wejście bokiem po jednej i drugiej stronie drzwi (jak najbliższej krawędzi wejścia), jednoczesne wejście i wyjście z autobusu tymi samymi drzwiami (jedna osoba wchodzi i w tym samym momencie druga osoba wychodzi tymi samymi drzwiami), czy działanie SZP po wyłączeniu stacyjki autobusu. Szczegóły dotyczące testu zostaną przekazane Wykonawcy na 2 tygodnie przed zaplanowanym terminem testów. Rekomendowany jest udział przedstawiciela Wykonawcy w prowadzonych testach.”

#### **Pytanie 27:**

Rozdz. pt: "Pozostałe urządzenia i wyposażenie"

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza elementy bezobsługowe- nie wymagające smarowania w podwoziu i w takim przypadku układ centralnego smarowania nie jest wymagany.

Ponadto prosimy o doprecyzowanie, czy w autobusach przegubowych, wymagany jest system centralnego smarowania do obsługi elementów prowadnicy przeguba w przypadku zastosowania pozostałych elementów bezsmarownych.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie elementów bezobsługowych nie wymagających smarowania w podwoziu i w takim przypadku układ centralnego smarowania nie jest wymagany. W przypadku zastosowania w układzie przegubowym elementów bezsmarownych układ centralnego smarowania dla tego mechanizmu również nie wymaga zastosowania systemu centralnego smarowania.

Zamawiający informuje, że pytania oraz odpowiedzi stają się integralną częścią SWZ i będą wiążące przy składaniu ofert.

Z poważaniem,