



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Tychy, dnia 26.04.2019 r.

Dotyczy: postępowania przetargowego pn.: „**Dostawa 2 szt. elektrobusów z systemem ładowania dla Tyskich Linii Trolejbusowych Sp. z o.o.**”, w ramach realizacji projektu pod nazwą „Zakup nowoczesnego taboru autobusowego z napędem ekologicznym na potrzeby rozwoju transportu publicznego w podregionie tyskim”, współfinansowanego ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Nr sprawy PE/2/2019.

W związku z pytaniami Wykonawców do postępowania na realizację w/w zadania wyjaśniamy:

CZĘŚĆ I

1. Czy Zamawiający ma prawo do dysponowania następującymi działkami na cele budowlane, które są objęte inwestycją?

1.1. Jeśli nie, to w jakim terminie Zamawiający planuje pozyskać takie prawo do terenu?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że posiada prawo do dysponowania gruntem na cele budowlane dla działek objętych inwestycją. Zamawiający załącza Projekt Budowlany stacji ładowania autobusów elektrycznych w Tychach przy ulicy Wyszyńskiego, którego integralną częścią są zgody o których mowa.

2. Czy Zamawiający jest właścicielem działek, które są objęte inwestycją?

Odpowiedź:

Zamawiający nie jest właścicielem działek objętych inwestycją.

3. Czy miejsca lokalizacji stacji ładowania tj. przy ul. Wyszyńskiego, Tychy oraz Zajezdni PKM w Tychach znajdują się w strefie ochrony Konserwatora Zabytków?

Odpowiedź:

Stacja ładowania przy ul. Wyszyńskiego w Tychach nie znajduje się w strefie ochrony Konserwatora Zabytków.

Budowa stacji ładowania na Zajezdni PKM nie jest przedmiotem niniejszego postępowania. Zamawiający dołączył do SIWZ wyciąg z dokumentacji na przebudowę zajezdni PKM Tychy w zakresie budowy stacji ładowania w celu pokazania parametrów technicznych ładowarek, które w ramach przebudowy zajezdni powstaną na tym terenie. Zamawiający wymaga, aby elektrobusy dostarczone przez Wykonawcę posiadały możliwość ładowania przy wykorzystaniu tych ładowarek.

Umowa z Wykonawcą przebudowy zajezdni PKM została podpisana w dniu 8 kwietnia br. a prace budowlane potrwać 13 miesięcy.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



4. Czy dla obszaru, na którym przewiduje się lokalizację stacji ładowania tj. przy ul. Wyszyńskiego, Tychy oraz Zajezdni PKM w Tychach są aktualne Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego?

4.1. Jeśli nie, czy Zamawiający posiada Warunki zabudowy lub Decyzje o ustaleniu lokalizacji celu publicznego dla wskazanych lokalizacji?

4.2. Jeśli tak, czy budowa stacji ładowania jest zgodna z Miejscowym Planem Zagospodarowania Przestrzennego?

Odpowiedź:

Dla obszaru, na którym przewiduje się budowę stacji ładowania przy ul. Wyszyńskiego w Tychach brak jest Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego. Zamawiający informuje, że posiada Decyzję ustalającą lokalizację inwestycji celu publicznego dla tej lokalizacji. Zamawiający załącza Projekt Budowlany stacji ładowania autobusów elektrycznych w Tychach przy ulicy Wyszyńskiego, którego integralną częścią jest Decyzja o której wyżej mowa.

Budowa stacji ładowania na Zajezdni PKM nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.

5. Czy miejsca lokalizacji stacji ładowania tj. przy ul. Wyszyńskiego, Tychy oraz Zajezdni PKM w Tychach wymagają konsultacji z Miejskim Plastykiem?

Odpowiedź:

Miejsca lokalizacji stacji ładowania nie wymagają konsultacji z Miejskim Plastykiem.

6. Wykonawca zwraca się z prośbą o przekazanie informacji dotyczących typów nawierzchni jakie występują w dokładnych miejscach lokalizacji ładowarek, które Wykonawca jest zobowiązany odtworzyć.

Odpowiedź:

Nawierzchnia w miejscu lokalizacji stacji ładowania przy ul. Wyszyńskiego w Tychach to płyta chodnikowa (maszt ładowania) i zieleń (ładowarka) – w załączeniu kilka zdjęć. **Zamawiający sugeruje Oferentowi wizję lokalną terenu objętego inwestycją.**

7. Czy dla mobilnej stacji wolnego ładowania należy przygotować infrastrukturę ładowania (m. in. plac utwardzony)?

7.1. Jeśli tak, dla jakiej kategorii ruchu i w jakim zakresie? Proszę o podanie powierzchni oraz szczegółowej specyfikacji technicznej.

Odpowiedź:

Dla mobilnej stacji wolnego ładowania nie wymaga się przygotowania powierzchni.



8. W jaki sposób będzie zasilana mobilna stacja wolnego ładowania? Proszę o określenie źródła zasilania oraz mocy przyłączeniowych.

Odpowiedź:

Mobilna stacja wolnego ładowania zasilana będzie z gniazda zamontowanego w hali napraw. Mobilna stacja wolnego ładowarka powinna mieć możliwość regulacji maksymalnej mocy ładowania co najmniej w następującym zakresie: 10kW, 20kW, 30kW, 40kW. Zamawiający przygotowuje gniazdo zasilania napięciem 3x400 V o odpowiedniej mocy.

9. Czy zapotrzebowanie na moc mobilnej stacji wolnego ładowania zostało uwzględnione w obliczeniach technicznych przyłącza, z którego ma zostać zasilana?

Odpowiedź:

Mobilna stacja wolnego ładowania zasilana będzie z gniazda zamontowanego w hali napraw. Mobilna stacja wolnego ładowarka powinna mieć możliwość regulacji maksymalnej mocy ładowania co najmniej w następującym zakresie: 10kW, 20kW, 30kW, 40kW. Zamawiający przygotowuje gniazdo zasilania napięciem 3x400 V o odpowiedniej mocy.

10. Czy decyzja administracyjna (pozwolenie na budowę oraz ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego), o których mowa w punkcie 3.22. SIWZ dotyczy zarówno budowy stacji wolnego ładowania na zajezdni PKM w Tychach oraz stacji szybkiego ładowania zlokalizowanej przy ul. Wyszyńskiego w Tychach?

10.1. Jeśli nie, czy Wykonawca jest zobowiązany pozyskać brakujące pozwolenia we własnym zakresie?

10.2. Czy w przypadku trudności w pozyskaniu decyzji administracyjnych (zarówno tych po stronie Zamawiającego jak i Wykonawcy) Zamawiający rozważa możliwość odpowiedniego przedłużenia terminu realizacji Przedmiotu Zamówienia?

Odpowiedź:

Decyzje administracyjne posiadane lub uzyskiwane przez Zamawiającego dotyczą budowy stacji ładowania przy ul. Wyszyńskiego w Tychach. Zamawiający posiada Decyzję ULICP oraz jest w trakcie uzyskiwania Pozwolenia na budowę dla tej lokalizacji. Nie przewiduje się trudności w pozyskaniu Pozwolenia na budowę. Wniosek o PnB został złożony w dniu 08.04.2019 r., a decyzję planuje się uzyskać do dnia 31.05.2019 r. Jeśli przedmiotowa decyzja zostanie uzyskana przed planowanym terminem Zamawiający niezwłocznie o tym poinformuje. Nie przewiduje się pozyskiwania innych decyzji administracyjnych.

Budowa stacji ładowania na Zajezdni PKM nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.

11. Wykonawca wnioskuje o załączenie projektu budowlanego, dla którego pozyskiwane jest pozwolenie na budowę, o którym mowa w punkcie 3.22. SIWZ.



Odpowiedź:

Zamawiający załącza Projekt Budowlany stacji ładowania autobusów elektrycznych w Tychach przy ulicy Wyszyńskiego. Dodatkowo Zamawiający załącza potwierdzenie przyjęcia Wniosku o pozwolenie na budowę.

12. Czy Zamawiający posiada mapę do celów projektowych dla działek obejmujących teren budowy zarówno stacji wolnego ładowania na Zajeźdni PKM w Tychach oraz stacji szybkiego ładowania na zatoce przystankowej przy ul. Wyszyńskiego w Tychach?

Odpowiedź:

Zamawiający posiada mapę do celów projektowych dla działek obejmujących teren budowy stacji ładowania przy ul. Wyszyńskiego w Tychach.

Budowa stacji ładowania na Zajeźdni PKM nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.

13. Jaki zakres prac określa sformułowanie, o których mowa w PKT. 3.1.2. SIWZ zaprojektowanie, dostawa i montaż infrastruktury systemu ładowania elektrobusów? Wykonawca zwraca się o wykaz prac oraz branż stosownie dla każdej lokalizacji.

Odpowiedź:

Sformułowanie, o którym mowa w pkt. 3.1.2. SIWZ oznacza wykonanie prac zgodnie z Załącznikiem 1B do Specyfikacji technicznej oraz Projektem Budowlanym.

14. Czy Wykonawca jest zobowiązany wykonać przyłącze elektroenergetyczne, o którym mowa w rozdziale II. pkt. 3 Załącznika 1B?

14.1. Jeśli tak, Wykonawca zwraca się z prośbą o dołączenie do specyfikacji dokładnego zakresu prac oraz specyfikacji przyłącza (np. załączenie Warunków przyłączenia oraz Umowy o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej).

14.2. Jeśli nie, jaki jest spodziewany termin zrealizowania budowy przyłącza energetycznego?

Odpowiedź:

Budowa przyłącza elektroenergetycznego jest w zakresie Operatora systemu dystrybucyjnego zgodnie z Warunkami przyłączenia stanowiącymi integralną część Projektu Budowlanego.

Zamawiający załącza Umowę o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej TAURON Dystrybucja S.A. w której zawarta jest informacja o spodziewanym terminie wybudowania przyłącza energetycznego.

15. Czy Zamawiający posiada Warunki przyłączenia oraz Umowy o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej wydane przez dystrybutora energii elektrycznej, o których mowa w rozdziale II. pkt. 3 Załącznika 1B?

15.1. Jeśli tak, czy Zamawiający może dołączyć je do specyfikacji?

15.2. Jeśli nie, czy pozyskanie warunków jest w zakresie Przedmiotu Zamówienia?



Odpowiedź:

Warunki przyłączenia stanowią integralną część Projektu budowlanego, który Zamawiający załącza do specyfikacji. Zamawiający załącza Umowę o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej.

16. Wykonawca wnioskuje o dołączenie planu sytuacyjnego, który przedstawia dokładną lokalizację przyłącza elektroenergetycznego oraz lokalizację stacji ładowania. Powyższa dokumentacja umożliwi rzetelną wycenę prac budowlanych związanych z podłączeniem stacji ładowania do sieci.

16.1. Jeśli Wykonawca nie przychylił się do powyższego wniosku, Wykonawca zwraca się z prośbą o określenie odległości przyłącza od stacji ładowania, numerów oraz właścicieli działek przez które przechodzić będzie linia kablowa, ewentualnie zarządców dróg. Istotnym jest w jakim terenie (teren zielony, teren zurbanizowany) będą prowadzone prace oraz rodzaj nawierzchni.

Odpowiedź:

Lokalizacja przyłącza elektroenergetycznego oraz lokalizacja stacji ładowania pokazana jest na załączniku mapowym do Projektu Budowlanego. Ponadto, rodzaj nawierzchni widoczny jest na załączonych zdjęciach. **Zamawiający sugeruje Oferentowi wizję lokalną terenu objętego inwestycją.**

17. Czy decyzja administracyjna (pozwolenie na budowę), o której mowa w rozdziale II. pkt. 1 Załącznika 1B dotyczy wyłącznie budowy stacji ładowania przy ul. Wyszyńskiego w Tychach?

Odpowiedź:

Pozwolenie na budowę uzyskiwane jest dla stacji ładowania przy ul. Wyszyńskiego w Tychach.

18. Wykonawca wnioskuje o załączenie projektu budowlanego, dla którego pozyskiwane jest pozwolenie na budowę, o którym mowa w rozdziale II. pkt. 1 Załącznika 1B.

Odpowiedź:

Zamawiający załącza Projekt Budowlany stacji ładowania autobusów elektrycznych w Tychach przy ulicy Wyszyńskiego. Dodatkowo Zamawiający załącza potwierdzenie przyjęcia Wniosku o pozwolenie na budowę.

19. Czy dostosowanie zatoki przystankowej (przebudowa wjazdu, krawężników) przy ul. Wyszyńskiego w Tychach znajduje się w zakresie Przedmiotu zamówienia?

19.1. Jeśli tak, proszę o przedstawienie szczegółowego zakresu prac branży budowlanej oraz elektrycznej.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga dostosowania zatoki przystankowej przy ul. Wyszyńskiego w Tychach w zakresie o którym mowa w pytaniu. Jednak Zamawiający wymaga odpowiedniego



poziomego oznakowania części zatoki przystankowej wskazującego na miejsce ładowania autobusu elektrycznego. Zamawiający sugeruje Oferentowi wizję lokalną terenu objętego inwestycją.

20. Jeśli urządzenie stacji ładowania wraz z masztem zostanie posadowione na chodniku, czy Wykonawca jest zobligowany do poszerzenia chodnika na tej szerokości?

Odpowiedź:

Stacja ładowania (ładowarka) w lokalizacji przy ul. Wyszyńskiego w Tychach zgodnie z Projektem Budowlanym ma zostać postawiona na zieleńcu za wiatą przystankową. Maszt ładowania ma zostać posadowiony na chodniku. Wykonawca nie jest zobligowany do poszerzenia chodnika, ale jest zobligowany do posadowienia masztu w taki sposób i w takim miejscu, aby zająć jak najmniejszą szerokość chodnika i jednocześnie zagwarantować odpowiednią manewrowość pojazdu podjeżdżającego pod maszt ładowania. Zamawiający sugeruje Oferentowi wizję lokalną terenu objętego inwestycją.

21. Kto jest Zarządcą drogi prowadzącej do zatoki przy ul. Wyszyńskiego w Tychach, gdzie ma zostać posadowiona ładowarka szybkiego ładowania?

Odpowiedź:

Zarządcą drogi o której mowa jest Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach.

22. Wykonawca wnioskuje o dołączenie do dokumentacji przetargowej dokumentacji fotograficznej, o której mowa w pkt. 1 Załącznika 1A do Specyfikacji technicznej.

Odpowiedź:

Budowa stacji ładowania na Zajezdni PKM nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.

23. Czy zakres prac dotyczący branży elektrycznej wyszczególniony w załączniku nr 1A do Specyfikacji technicznej należy do Przedmiotu Zamówienia?

23.1. Jeśli tak, Wykonawca wnioskuje o załączenie planu sytuacyjnego, który przedstawia dokładną lokalizację wszystkich wskazanych w opisie urządzeń elektroenergetycznych oraz każdej stacji wolnego ładowania. Powyższa dokumentacja umożliwi rzetelną wycenę prac budowlanych związanych z podłączeniem stacji ładowania do sieci.

Odpowiedź:

Budowa stacji ładowania na Zajezdni PKM nie jest przedmiotem niniejszego postępowania. Zamawiający dołączył do SIWZ wyciąg z dokumentacji na przebudowę zajezdni PKM Tychy w zakresie budowy stacji ładowania w celu pokazania parametrów technicznych ładowarek, które w ramach przebudowy zajezdni powstaną na tym terenie. Zamawiający wymaga, aby elektrobusey dostarczone przez Wykonawcę posiadały możliwość ładowania przy wykorzystaniu tych ładowarek.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



24. Czy decyzja administracyjna (pozwolenie na budowę oraz ustalenie lokalizacji inwestycji celu publicznego), o których mowa w punkcie 3.22. SIWZ dotyczy budowy stacji wolnego ładowania na zajezdni PKM?

24.1. Jeśli tak, Wykonawca wnioskuję o załączenie projektu budowlanego, dla którego pozyskiwane jest pozwolenie na budowę w zakresie ładowarek wolnego ładowania.

Odpowiedź:

Budowa stacji ładowania na Zajezdni PKM nie jest przedmiotem niniejszego postępowania. Zamawiający dołączył do SIWZ wyciąg z dokumentacji na przebudowę zajezdni PKM Tychy w zakresie budowy stacji ładowania w celu pokazania parametrów technicznych ładowarek, które w ramach przebudowy zajezdni powstaną na tym terenie. Zamawiający wymaga, aby elektrobusey dostarczone przez Wykonawcę posiadały możliwość ładowania przy wykorzystaniu tych ładowarek.

25. Czy przebudowa peronów na zajezdni, wjazdów czy zatok postojowych znajduje się w zakresie prac Wykonawcy?

Odpowiedź:

Przebudowa peronów na zajezdni, wjazdów lub zatok postojowych nie znajduje się w zakresie prac Wykonawcy.

26. W punkcie 3.8 SIWZ Zamawiający wymaga aby w cenie dostawy Wykonawca uwzględnił następujące pozycje:

- dokumentację techniczną systemu ładowania wraz ze schematami elektrycznymi - 1 szt. w wersji elektronicznej i 1szt w wersji papierowej.

Wnioskujemy o dopuszczenie dostarczenia dokumentacji technicznej w wersji elektronicznej (płyta CD/DVD) z możliwością wydruku w dowolnym czasie dowolnej strony, bez wersji papierowej.

Uzasadnienie wniosku Dostarczanie dokumentacji wymienionej powyżej w wersji papierowej byłoby całkowicie nieuzasadnione ekonomicznie i ekologicznie. W sytuacji, gdzie dowolną stronę można wydrukować w dowolnym momencie, uważamy żądanie Zamawiającego za bezzasadne i stojące w sprzeczności z ekologicznym zakupem autobusów elektrycznych.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza dostarczenie dokumentacji technicznej w wersji elektronicznej (płyta CD/DVD lub pendrive) z możliwością wydruku w dowolnym czasie dowolnej strony, bez wersji papierowej.

27. Czy są wymagane certyfikaty zewnętrznych instytucji czy wystarczy deklaracja CE Producenta?



Odpowiedź:

Zamawiający wprowadza wymagania dotyczące parametrów technicznych (Załączniku 1B rozdział III) dostarczanych ładowarek w celu uniknięcia nadmiernych kosztów związanych z ich późniejszą eksploatacją, dotyczących m.in. opłat dodatkowych za moc bierną lub przekroczenia mocy zamówionej.

Zamawiający wymaga przedstawienia raportu z badań i certyfikatu zgodności z właściwymi normami wyrobu (typu) wystawionych przez zewnętrzną instytucję, przekazane Zamawiającemu wraz z dostarczaniem urządzeniem.

28. Dotyczy załącznika 1B do Specyfikacji technicznej.

III. WYMAGANE PARAMETRY TECHNICZNE I ELEKTRYCZNE:

7. Komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się zgodnie ze standardami:

- PN-EN 61851-23:2014-11,
- PN-EN 61851-24:2014-11,
- ISO 15118-1:2013, ISO 15118-2:2014, ISO 15118-3:2015, ISO 15118-8:2018

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie standardu OppCharge jako alternatywę dla normy ISO15118-8?

Wyjaśnienie: W przypadku standardu OppCharge jak i normy ISO15118-8 komunikacja odbywa się przy użyciu Wi-Fi - czyli właśnie warstwy fizycznej i łącza danych. W opisie normy ISO 15118-8 znajdują się odnośniki do normy 15118-1 (przypadki użycia) oraz 15118-2 (wymagania dotyczące protokołu sieciowego i aplikacji - czyli komunikacja z pojazdem - sam protokół), które są obecnie w fazie rozwoju:

"The relevant information on use-case definitions and network and application protocol requirements can be found in ISO 15118-1 1) and ISO 15118-2 2) , respectively.

1) Under development. Stage at time of publication: ISO/DIS 15118-1:2018.

2) Under development. Stage at time of publication: ISO/CD 15118-2:2018".

Zapisane wymagania w pkt III, ppkt7. załącznika 1B do Specyfikacji technicznej, na obecną chwilę nie mogą zostać spełnione z racji braku szczegółowych norm ich opisujących - pracę nad nowymi normami jeszcze trwają.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuści zastosowanie standardu OppCharge jako alternatywę dla normy ISO15118-8.

29. Dotyczy załącznika 1B do Specyfikacji technicznej.

III. WYMAGANE PARAMETRY TECHNICZNE I ELEKTRYCZNE:

16. Ładowarka o budowie modułowej, moduły o mocy od 40kW do 55kW.



Zważając, iż w zakresie przedmiotu zamówienia jest dostawa, montaż i uruchomienie systemu ładowania autobusów elektrycznych prądem stałym, o mocach wyjściowych w zakresie 180kW - 200kW zwracamy się z prośbą o dopuszczenie modułów mocy od 15kW do 20kW. Obecne graniczenie wielkości jednego modułu od 40 kW do 55 kW, prowadzi do ograniczenia kręgu potencjalnych dostawców, gdyż różni producenci mają różne moduły w swojej ofercie. Obowiązujący zapis prowadzi do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji, narusza zatem art. 29 ust. 2 PZP, zgodnie z którym, opis przedmiotu zamówienia nie może utrudniać uczciwej konkurencji.

Ponadto, zmiana ta byłaby korzystna dla Zamawiającego, ponieważ zapewni w razie ewentualnej awarii jednego modułu mniejszy ubytek mocy wyjściowej urządzenia.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie modułów o mocy od 15kW do 20kW jednak podkreśla że konieczne jest uzyskanie mocy wyjściowej ładowarki w zakresie 180kW - 200kW przy spełnieniu parametrów elektrycznych o których mowa w Załączniku 1B rozdział III.

30. Dotyczy załącznika nr 1

SPECYFIKACJA TECHNICZNA ELEKTROBUSÓW

8. Modyfikacje systemu ładowania

8.1. W przypadku zaistnienia okoliczności skutkujących koniecznością zmiany systemu ładowania szybkiego polegającego na zmianie typu pantografu z odwróconego na pantograf zamontowany na pojeździe, Zamawiający będzie mógł na własny koszt zamontować w miejsce szyn znajdujących się na pojeździe pantograf pojazdu bez utraty gwarancji, ale zgodnie z wytycznymi wskazanymi przez producenta pojazdu. Ponadto, Zamawiający będzie mógł na własny koszt zamontować w miejsce pantografu zamocowanego na maszcie ładowania głowicę do ładowania przez pantograf zamontowany na dachu elektrobusek bez utraty gwarancji ale zgodnie z wytycznymi wskazanymi przez Wykonawcę stacji ładowania. Wykonawca będzie służył wsparciem technicznym w zakresie przebudowy o której wyżej mowa bez dodatkowych opłat.

Proszę Zamawiającego o określenie co rozumie pod pojęciem „wsparcie techniczne” oraz dokładne określenie zakresu tego wsparcia.

Odpowiedź:

Wykonawca na ewentualny wniosek Zamawiającego przygotowuje i przekazuje dokumentację techniczną niezbędną do dokonania modyfikacji o której mowa.

31. Dot. § 1 ust. 5 Załącznika nr 6 do SIWZ na dostawę 2 elektrobusek (Wzór umowy)

32. Proponuje się zmianę zastrzeżenia przeniesienia prawa własności do momentu zapłaty. Jest to zgodne z art. 589 k.c. w zw. z art. 612 k.c.



Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy o przeniesieniu prawa własności wskazane we Wzorze umowy.

33. Dot. § 1 ust. 5 Załącznika nr 6 do SIWZ na dostawę 2 elektrobusów (Wzór umowy) Czy Zamawiający rozważa możliwość rozdzielenia i uniezależnienia płatności za elektrobusy i infrastruktury systemu ładowania, uzależniając daną płatność od dostawy odpowiedniej części przedmiotu umowy?

Odpowiedź:

Zamawiający nie rozważa możliwości o której mowa w pytaniu. Zamawiającemu zależy na posiadaniu elektrobusów wraz z systemem ładowania ponieważ tylko całkowita realizacja przedmiotu zamówienia będzie dawała możliwość wykonywania pracy przewozowej na planowanej linii komunikacyjnej.

34. Dot. § 3 ust. 5 Załącznika nr 6 do SIWZ na dostawę 2 elektrobusów (Wzór umowy) Proponuje się doprecyzowanie, że Zamawiający może wyznaczyć inny termin dostawy (późniejszy od proponowanego) wyłącznie w dni robocze, jednak nie później niż w terminie kolejnych 3 dni.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane w pytaniu doprecyzowanie zapisów umowy.

35. Dot. § 3 ust. 13 Załącznika nr 6 do SIWZ na dostawę 2 elektrobusów (Wzór umowy) Czy Zamawiający rozważa możliwość rozdzielenia i uniezależnienia płatności za elektrobusy i infrastruktury systemu ładowania, uzależniając daną płatność od dostawy odpowiedniej części przedmiotu umowy?

Odpowiedź:

Odpowiedź jak dla pytania nr 33.

36. Dot. § 6 ust. 6 Załącznika nr 6 do SIWZ na dostawę 2 elektrobusów (Wzór umowy) Proponuje się doprecyzowanie: „Wszelkie koszty związane z wymianą lub naprawą wadliwych części ponosi Wykonawca, o ile wymiana lub naprawa nie powstała w wyniku zawinionego działania Zamawiającego”.

Odpowiedź:

Prawdopodobnie chodzi o § 7 ust. 6 Załącznika nr 6 do SIWZ na dostawę 2 elektrobusów (Wzór umowy). Zamawiający wyraża zgodę na doprecyzowanie zapisów w sposób zaproponowany w pytaniu.



37. Dot. § 6 Załącznika nr 6 do SIWZ na dostawę 2 elektrobusów (Wzór umowy) Proponuje się zmianę zapisów w całym paragrafie polegającą na zmianę obowiązku dochodzenia kar umownych na uprawnienie, a więc zamiast zwrotów „Wykonawca zobowiązany jest zapłacić na rzecz Zamawiającego karę umowną”, proponuje się zapis „Zamawiający może żądać od Wykonawcy kary umownej”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na proponowaną zmianę zapisów.

38. Dotyczy załącznika 1B do Specyfikacji technicznej.

II. WYMAGANIA OGÓLNE:

10. Maksymalne dopuszczalne wymiary stacji ładowania: szerokość: 4000 mm / wysokość: 1800 mm / głębokość: 800 mm lub: szerokość: 2400 mm / wysokość: 1800 mm / głębokość: 1600 mm

Czy Zamawiający dopuści stację ładowania o wymiarach: szerokość: 4000 mm / wysokość: 2300 mm / głębokość: 800 mm

Odpowiedź:

Wymiary ładowarki nie mogą przekroczyć następujących wartości: szerokość 4000mm / wysokość: 1800mm / głębokość: 2500 mm.

39. Dotyczy:

8. Zamawiający wymaga, aby komunikacja pomiędzy ładowarką a systemem monitoringu ładowarek odbywała się zgodnie ze standardem OCPP 1.6. System monitoringu należy zintegrować z systemem dyspozytorskim powstającym u Zamawiającego. System dyspozytorski jest systemem otwartym.

39.1. W celu oszacowania integracji z systemem dyspozytorskim powstającym u Zamawiającego, konieczne jest posiadanie zamkniętej dokumentacji technicznej na podstawie, której nastąpi implementacja integracji. Prosimy o udostępnienie tej dokumentacji lub wykreślenie tego wymagania.

39.2. Czy Zamawiający udostępni środowisko (serwer) do instalacji systemu monitoringu?

39.3. Czy Zamawiający udostępni karty SIM (GSM) do monitorowania stacji ładowania?

Odpowiedź:

Zamawiający odstępuje od konieczności budowy systemu monitoringu pracy ładowarek. Jednak Wykonawca jest zobowiązany przygotować ładowarkę do ewentualnej przyszłej możliwości wysyłania sygnału diagnostycznego z ładowarki. Ewentualne przyszłe wysyłanie sygnału diagnostycznego odbywać się będzie przy wykorzystaniu GSM/3G lub światłowodu (komunikacja zgodna z protokołem OCPP). W takim wypadku wymaga się przesyłania tylko podstawowych parametrów pracy ładowarki np. informacje o trybie pracy, informacje o stanie ładowarki, informacje o połączeniu ładowarki z autobusem, informacje o alarmach, itp.



Ewentualne doprowadzenie światłowodu do punktu ładowania lub dostarczenie karty systemowej GSM/3G leżeć będzie po stronie Zamawiającego.

40. Dotyczy:

9. Stacja ładowania musi posiadać moduł łączności: GSM/ 3G/ Ethernet/ OCPP oraz być przystosowana do przesyłania danych do komputera zlokalizowanego w Dyspozytorni za pomocą światłowodu. Czy Zamawiający po uzgodnieniu z Wykonawcą wykona odpowiedni światłowód - zakończenie dla urządzenia w stacji ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający odstępuje od konieczności budowy systemu monitoringu pracy ładowarek. Jednak Wykonawca jest zobowiązany przygotować ładowarkę do ewentualnej przyszłej możliwości wysyłania sygnału diagnostycznego z ładowarki. Ewentualne przyszłe wysyłanie sygnału diagnostycznego odbywać się będzie przy wykorzystaniu GSM/3G lub światłowodu (komunikacja zgodna z protokołem OCPP). W takim wypadku wymaga się przesyłania tylko podstawowych parametrów pracy ładowarki np. informacje o trybie pracy, informacje o stanie ładowarki, informacje o połączeniu ładowarki z autobusem, informacje o alarmach, itp.

Ewentualne doprowadzenie światłowodu do punktu ładowania lub dostarczenie karty systemowej GSM/3G leżeć będzie po stronie Zamawiającego.

41. Dotyczy:

IV. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA

1. Wraz z powyższymi urządzeniami służącymi ładowaniu elektrobusów, Wykonawca dostarczy oprogramowanie do zarządzania procesem ładowania elektrobusów i stacjami ładowania z dożywotnią licencją na obsługę wszystkich stanowisk ładowania wymienionych w niniejszej specyfikacji lub dokona integracji z systemem dyspozytorskim powstającym u Zamawiającego w odrębnym zadaniu.

Oprogramowanie powinno umożliwiać co najmniej:

- dostęp w czasie rzeczywistym do aktualnego monitorowania poszczególnych stacji ładowania;
- dostęp do statystyk i danych historycznych urządzeń;
- zapis informacji o stanie pracy stacji ładowania;
- zapis błędów i awarii urządzeń;
- wysyłanie alertów o awarii urządzeń;
- zdalne zarządzanie stacją ładowania i mocą;
- zdalną aktualizację systemu;
- zdolność zalogowania do systemu innych ładowarek w przyszłości;
- zapis historii przeprowadzanych serwisów, napraw, prac konserwacyjnych;
- eksport danych statystycznych do plików csv/xlsx;

41.1. Zamawiający wymaga zdolności zalogowania do systemu innych ładowarek w przyszłości. Wiąże się to z koniecznością posiadania licencji na podłączane stacje ładowania, które nie będą częścią niniejszego postępowania. Jakiej docelowej liczby licencji oczekuje Zamawiający?



41.2. Czy Zamawiający oczekuje dostarczenia systemu monitorowania zgodnego z OCPP 1.6? Jeśli tak, to czy Zamawiający usunie wymaganie "zapis historii przeprowadzanych serwisów, napraw, prac konserwacyjnych;", które nie jest związane z monitorowaniem stacji ładowania?

41.3. Czy Zamawiający oczekuje zamiennie dostarczenia systemu monitorowania infrastruktury ładowania lub integracji z systemem dyspozytorskim powstającym u Zamawiającego?

41.4. Czy Zamawiający dopuszcza dostarczenie niezależnego oprogramowania (dodatkowy system oprócz systemu do monitorowania infrastruktury ładowania) do realizacji wymagania: zapis historii przeprowadzanych serwisów, napraw, prac konserwacyjnych;

Odpowiedź:

Zamawiający odstępuje od konieczności budowy systemu monitoringu pracy ładowarek. Jednak Wykonawca jest zobowiązany przygotować ładowarkę do ewentualnej przyszłej możliwości wysyłania sygnału diagnostycznego z ładowarki. Ewentualne przyszłe wysyłanie sygnału diagnostycznego odbywać się będzie przy wykorzystaniu GSM/3G lub światłowodu (komunikacja zgodna z protokołem OCPP). W takim wypadku wymaga się przesyłania tylko podstawowych parametrów pracy ładowarki np. informacje o trybie pracy, informacje o stanie ładowarki, informacje o połączeniu ładowarki z autobusem, informacje o alarmach, itp. Ewentualne doprowadzenie światłowodu do punktu ładowania lub dostarczenie karty systemowej GSM/3G leżeć będzie po stronie Zamawiającego.

CZĘŚĆ II

Pytanie 1

W związku z ograniczonym czasem spowodowanym przerwami świątecznymi (Święta Wielkanocne, Święto Pracy, Święto Konstytucji) na przygotowanie oferty i koniecznością bardzo precyzyjnego oszacowania przedmiotu zamówienia, na który składają elementy składowe od wielu poddostawców producenta autobusów, dokonania przez nich odpowiednich analiz technicznych i produkcyjnych, które są oparte dopiero na udzielonych odpowiedziach na pytania przez Zamawiającego, prosimy o przesunięcie terminu składania ofert o min. 10 dni. Wydłużenie terminu umożliwi producentom złożenie większej ilości konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź:

Zamawiający przesuwa termin złożenia oferty na 20.05.2019 r.

Pytanie 2

Zamawiający w punkcie 3.8 SIWZ opisuje dokumentację wymaganą do dostarczenia w ramach dostawy, w tym dokumentację w wersji papierowej.



Przedmiotem zamówienia są ekologiczne autobusy elektryczne, dodatkowo oferty w przedmiotowym postępowaniu składane są w formie elektronicznej, co oszczędza ilość drukowanego papieru i wpływa pozytywnie na środowisko naturalne. Prosimy o wyrażenie zgody na dopuszczenie dostarczenia dokumentacji w wersji elektronicznej, z której poszczególne fragmenty można wydrukować wg potrzeby lub zastąpienia wersji papierowej dokumentacji, dostępem (nieodpłatnym) do wersji elektronicznej dokumentacji znajdującym się na serwerach Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza dostarczenie dokumentacji w wersji elektronicznej, z której poszczególne fragmenty można wydrukować wg potrzeby lub zastąpienie wersji papierowej dokumentacji, dostępem (nieodpłatnym) do wersji elektronicznej dokumentacji znajdującym się na serwerach Wykonawcy.

Pytanie 3

Czy ofertę i załączniki, podpisane przez Pełnomocnika (kwalifikowanym podpisem elektronicznym) może zamieścić na Platformie inna osoba niż Pełnomocnik podpisujący ofertę?

Odpowiedź:

Ofertę i załączniki, podpisane przez Pełnomocnika (kwalifikowanym podpisem elektronicznym) może zamieścić na Platformie inna osoba niż Pełnomocnik podpisujący ofertę.

Pytanie 4

Zamawiający w formularzu oferty pisze:

Wraz z ofertą składamy:

- 1) Dokumenty wskazane w punkcie 6 SIWZ;
- 2) Dowód wniesienia wadium;

Punkt 6 SIWZ obejmuje między innymi dokument JEDZ, jak również dokumenty składane na wezwanie Zamawiającego, które składa Wykonawca w przypadku uznania jego oferty za najkorzystniejszą np.: Informację z Krajowego Rejestru Karnego, oświadczenie wg załącznika nr 2 do oferty.

Prosimy o potwierdzenie, że wraz z ofertą składaną w dniu 6 maja 2019r., z dokumentów wymienionych w punkcie 6 SIWZ, wykonawca składa tylko dokumenty z punktu 6.1 SIWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wraz z ofertą Wykonawca jest zobowiązany do złożenia dokumentów opisanych w punkcie 6.1. pozostałe dokumenty wyszczególnione w punktach 6.2



i 6.3. Zamawiający będzie żądał od Wykonawcy, którego oferta została oceniona jako najkorzystniejsza.

Pytanie 5

Zamawiający w punkcie 5.4 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Napęd powinien zapewniać prawidłową pracę w temperaturze powietrza na zewnątrz pojazdu od -30 stopni C do 40 stopni C. Należy uwzględnić również dodatkowe nagrzewanie się Elektrobusem w wyniku działania promieniowania słonecznego o natężeniu do 1000 W/m².

Biorąc pod uwagę warunki klimatyczne panujące na terenie Polski (<https://pl.climate-data.org/europa/polska/silesian-voivodeship/tychy-714854/#temperature-graph>) średni zakres temperatur w mieście Tychy wynosi -3.6 °C do + 19.1°C. W związku z tym wymóg dolnego progu temperatury od -30°C z pewnością nie jest konieczny do zastosowania. Ponadto wyznaczenie tak niskiej dolnej granicy temperatury wskazanej w SIWZ wymusi konieczność zastosowania wydajniejszego „na zapas” układu podgrzewania baterii co spowoduje wzrost ceny autobusów oraz spowoduje zwiększone zużycie energii.

W związku z powyższym: czy Zamawiający dopuści zmianę zakresu temperatur w przedziale od -20°C?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zmianę zakresu temperatur pracy pojazdu dla temperatury powietrza na zewnątrz pojazdu od -20 stopni C do 40 stopni C.

Pytanie 6

Zamawiający w punkcie 6.1 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

6.1 Energia elektryczna może być magazynowana w:

6.1.1 akumulatorach o pojemności minimalnej 200 kWh,

6.1.2 superkondensatorach

6.1.3 innych urządzeniach, będących wynikiem postępu technicznego o porównywalnych lub lepszych zdolnościach magazynowania energii w stosunku do akumulatorów lub supekondensatorów

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga minimalnej pojemności nominalnej 200kWh oraz, że pojemności nominalna minimum 200 kWh dotyczy wszystkich rozwiązań wymienionych w powyższych punktach.

Odpowiedź:

Pojemność wskazana w punkcie 6.1 załącznika nr 1 do SIWZ oznacza pojemność nominalną i dotyczy wszystkich rozwiązań wymienionych w punktach 6.1.1 – 6.1.3.



Pytanie 7

Zamawiający w punkcie 7.1.1.1 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Dwa gniazda ładowania systemu CCS, Combo 2 (nazywane dalej "gniazdem"), umieszczone:

- 1) pod klapką rewizyjną w przedniej ścianie pojazdu
- 2) pod klapką rewizyjną w bocznej ścianie po prawej stronie pojazdu

Dokładne położenie gniazd ładowania Wykonawca uzgodni z Zamawiającym w terminie 30 dni od podpisania Umowy.

Zawracamy się z prośbą o rezygnację z umieszczenia gniazda ładowania w przedniej części autobusu i pozostawienie tylko jednego gniazda z prawej strony za I drzwiami. Stosowanie dwóch gniazd w bliskiej odległości od siebie jest nieuzasadnione. Jeżeli Zamawiający obawia się utrudnionego dostępu do punktu ładowania, rozwiązaniem może być dłuższy kabel łączący autobus z ładowarką. Rozwiązanie z dwoma gniazdami jest rozwiązaniem niestandardowym oraz droższym.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowania jednego gniazda z prawej strony za I drzwiami pod warunkiem że odległość gniazda od przodu pojazdu nie przekroczy 3m.

Pytanie 8

Zamawiający w punkcie 16.2 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Dwa miejsca na wózki usytuowane w przedziale pasażerskim pomiędzy osiami pojazdu na wprost drugich drzwi tak, aby wejście osoby na wózku/z wózkiem nie wiązało się z pokonaniem tzw. „wąskiego gardła” w przestrzeni pasażerskiej pomiędzy podestami przedziału pasażerskiego.

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie zastosowania jednej zatoki o wymiarach min. 1700x750 mm, która będzie miejscem dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego.

Jest to rozwiązanie zgodne z wymogami R 107 EKG ONZ według, którego dla autobusów jednoczynnych jest dopuszczona jedna zatoka na wózki. Jedna zatoka umożliwi zastosowanie większej ilości miejsc dostępnych z niskiej podłogi, co pozwoli jeszcze bardziej wypełnić kryterium SIWZ „komfort pasażerów”.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednej zatoki o wymiarach min. 1700x750 mm, która będzie miejscem dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego. Ponadto Zamawiający informuje, że opcjonalne zastosowanie rozkładanych foteli w zatoce o której mowa będzie liczone jako miejsca dostępne z niskiej podłogi.

Pytanie 9

Zamawiający w punkcie 22.1 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Elektrobus powinien zostać wyposażony w klimatyzację strefową z podziałem na kabinę kierowcy i przestrzeń pasażerską z niezależnym sterowaniem dla każdej ze stref. Klimatyzacja powinna mieć możliwość pracy w trybie odwróconym (jako pompa ciepła) tak, aby zapewnić energooszczędne ogrzewanie wnętrza w okresach przejściowych.

Prosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie klimatyzacji przeznaczonej dla autobusów elektrycznych z funkcją grzania dachowego ale bez pompy ciepła lub zastosowanie klimatyzacji elektrycznej bez pompy ciepła wraz ze wspomaganie ogrzewania przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy urządzeniem grzewczym zasilanym sprężonym gazem ziemnym CNG. (wtedy układ ogrzewania byłby wspomagany agregatem na paliwo płynne CNG – punkt 22.9.)

Klimatyzacja z pompą ciepła jest rozwiązaniem o wysokich kosztach eksploatacji, jak również wyższych niż standardowe kosztach zakupu, co wpływa na podwyższenie ceny oferty. Dodatkowo jest rozwiązaniem o cięższej masie niż standardowa klimatyzacja elektryczna stosowana w autobusach elektrycznych co ujemnie wpływa na całkowitą liczbę pasażerów.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie klimatyzacji przeznaczonej dla autobusów elektrycznych z funkcją grzania dachowego ale bez pompy ciepła lub zastosowanie klimatyzacji elektrycznej bez pompy ciepła wraz ze wspomaganie ogrzewania przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy urządzeniem grzewczym zasilanym sprężonym gazem ziemnym CNG.

Pytanie 10

Zamawiający w punkcie 3.1 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Dopuszczalna całkowita liczba miejsc zgodnie z obowiązującymi przepisami – min. 80

Ze względu na wymóg zastosowania klimatyzacji z pompą ciepła lub w przypadku wyrażenia zgody przez Zamawiającego na zastosowanie klimatyzacji tradycyjnej i układu ogrzewania wspomaganego urządzeniem grzewczym zasilanym sprężonym gazem ziemnym CNG. Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie całkowitej liczby miejsc zgodnie z obowiązującymi przepisami – min. 75.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące całkowitej liczby miejsc wynoszącej min. 80.

Pytanie 11

Zamawiający w punkcie 22.9 i 22.15 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

22.9 W przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy system ogrzewania wodnego z elektrycznym wymiennikiem (bojlerem), wspomagany dodatkowo urządzeniem grzewczym zasilanym paliwem płynnym.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



22.15 Instalacja wodna obwodu ogrzewania kabiny kierowcy zasilana osobnym agregatem na paliwo płynne.

Prosimy o dopuszczenie jednej instalacji układu ogrzewania, wspomaganą jednym wspólnym agregatem grzewczym zasilanym paliwem płynnym. Jest to standardowe rozwiązanie stosowane przez Wykonawcę. W autobusach komunikacji miejskiej eksploatowanych na rynku polskim nie stosuje się dwóch osobnych pieców ogrzewania (agregatów).

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie jednej instalacji układu ogrzewania, wspomaganą jednym wspólnym agregatem grzewczym zasilanym paliwem płynnym.

Pytanie 12

Zamawiający w punkcie 22.9 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

22.9

W przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy system ogrzewania wodnego z elektrycznym wymiennikiem (bojlerem), wspomagany dodatkowo urządzeniem grzewczym zasilanym paliwem płynnym.

System powinien umożliwiać wybór źródła ogrzewania, tj. albo energią elektryczną albo paliwem płynnym albo oba źródła jednocześnie.

Nie ma możliwości dowolnego wyboru źródła ogrzewania. Wybór źródła ogrzewania odbywa się za pomocą automatycznego sterowania, które w optymalny sposób w zależności od zapotrzebowania dobiera źródło ogrzewania, tak aby zapewnić wymagany komfort w przestrzeni pasażerskiej.

Odpowiedź:

Intencją Zamawiającego było maksymalne ograniczenie zużycia energii elektrycznej zgromadzonej w bateriach na cele ogrzewania. Zamawiający wymaga więc, aby układ ogrzewania elektrycznego był aktywny wyłącznie w przypadku gdy pojazd korzysta z zewnętrznego źródła energii elektrycznej (pojazd podłączony do ładowarki pantografowej lub plug-in). W każdej innej sytuacji układ ogrzewania powinien być zasilany paliwem płynnym.

Pytanie 13

Zamawiający w punkcie 27.4 i 27.5 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

27.4 Przyłączy do napełniania sprężonym powietrzem z przodu i z tyłu trolejbusu.

27.5 Przyłączy do pompowania opon z układu pneumatycznego trolejbusu.

W powyższych zapisach Zamawiający odnosi się do trolejbusu. Dodatkowo w punkcie 10 załącznika nr 1 do SIWZ, Zamawiający opisuje układ kontroli stanu izolacji i napięcia dotykowego stosowany w trolejbusach:



- 10.1 Elektrobus powinien być wyposażony w układ kontroli stanu izolacji poszczególnych stopni oraz napięcia dotykowego między masą elektrobusu a ziemią (Detektor Napięcia Dotykowego)
- 10.2 Pojawienie się zagrożenia powinno być sygnalizowane dźwiękowo i za pomocą lampki kontrolnej lub komunikatu na monitorze w kabinie kierowcy.
- 10.3 Układ ten powinien mieć możliwość tymczasowego wyłączenia w celu wykonania pomiaru poszczególnych stopni izolacji za pomocą zewnętrznego miernika.
- 10.4 Tabliczka pomiarowa z wyprowadzonymi punktami izolacji powinna być umieszczona w łatwo dostępnym dla obsługi miejscu.
- 10.5 Dopuszcza się grupowanie podobnych punktów pomiarowych izolacji jeśli jest to dozwolone przez przepisy obowiązujące w dniu przekazania elektrobusu.

Powyższe zapisy nie mają zastosowania w autobusach elektrycznych. Dotyczą one trolejbusów.

W autobusach elektrycznych zastosowana jest pojedyncza izolacja. Autobus wyposażony jest w układ pomiaru izolacji a przebicie do masy pojazdu sygnalizowane jest na desce kierowcy. Punkt pomiaru izolacji znajduje się w komorze baterii w connectboxie pomiarowym. Oferowane autobusy elektryczne spełniają wymogi Regulaminu 100 EKG ONZ.

Prosimy o korektę zapisów punktów 10, 27.4 i 27.5 załącznika nr 1 do SIWZ

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w punkcie 27.4 i 27.5 załącznika nr 1 do SIWZ popełniono oczywistą omyłkę pisarską, zamiast słowa trolejbusu powinno być elektrobusu. Zamawiający wykreśla punkt 10 załącznika nr 1 do SIWZ.

Pytanie 14

Zamawiający w punkcie 22.10 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Ilość nagrzewnic w przestrzeni pasażerskiej gwarantująca równomierny rozkład temperatury oraz dodatkowa nagrzewnica na paliwo ciekłe w kabinie kierowcy.

Wszystkie nagrzewnice w pojeździe są zasilane z jednego obiegu wody.

Prosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie wszystkich zamontowanych w autobusie nagrzewnic zasilanych ze wspólnego obiegu wody w układzie ogrzewania.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie wszystkich zamontowanych w autobusie nagrzewnic zasilanych ze wspólnego obiegu wody w układzie ogrzewania.

Pytanie 15

Zamawiający w punkcie 22.20 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



W warunkach jesienno-zimowych (poniżej +5°C), nagrzanie pojazdu do temperatury co najmniej 15°C przy nie powinno powodować znaczącej utraty energii zmagazynowanej w akumulatorach. Przez znaczącą utratę rozumie się obniżenie poziomu naładowania poniżej 90%.

Nie powinno stosować się ogrzewania autobusu bazując tylko na energii zgromadzonej w bateriach- akumulatorach, mając alternatywę w postaci pieca spalinowego (bojler elektryczny może być wykorzystywany jako wsparcie w układzie ogrzewania.) Ogranicza to zasięg pojazdu oraz znacząco skraca żywotność baterii ze względu na ich obciążenie. Zgodnie z zapisami SIWZ ogrzewanie ma być realizowane w czasie gdy pojazd jest podłączony do stacji ładowania (prekondycjonowanie) oraz w trakcie eksploatacji przez dodatkowy agregat na paliwo płynne + bojler elektryczny.

W związku z powyższym prosimy o wykreślenie zapisu z punktu 22.20 załącznika nr 1 do SIWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający wykreśla zapisy z punktu 22.20 załącznika nr 1 do SIWZ. Intencją Zamawiającego było maksymalne ograniczenie zużycia energii elektrycznej zgromadzonej w bateriach na cele ogrzewania. Zamawiający wymaga więc, aby układ ogrzewania elektrycznego był aktywny wyłącznie w przypadku gdy pojazd korzysta z zewnętrznego źródła energii elektrycznej (pojazd podłączony do ładowarki pantografowej lub plug-in). W każdej innej sytuacji układ ogrzewania powinien być zasilany paliwem płynnym.

Pytanie 16

Zamawiający w punkcie 24.1.7 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Reflektory przeciwmgłowe i światła do jazdy dziennej w technologii LED. Wyposażone w układ oczyszczania płynem do szyb pod wysokim ciśnieniem lub inne rozwiązanie równoważne.

Wnosimy o usunięcie ww. wymogu, dla którego nie ma ekonomicznego i eksploatacyjnego uzasadnienia w autobusach użytkowanych w warunkach komunikacji miejskiej, wyposażonych w światła LED (lepsze rozproszenie światła). Zastosowanie powyższego rozwiązania wpłynie na podwyższenie ceny pojazdu, co nie będzie współmierne z osiągniętymi korzyściami, gdyż autobusy codziennie zjeżdżają na zajezdnię, gdzie podlegają kontroli i przygotowania do jazdy.

Odpowiedź:

Zamawiający wykreśla zapis o konieczności wyposażenia reflektorów w układ oczyszczania płynem do szyb pod wysokim ciśnieniem lub inne rozwiązanie równoważne.

Pytanie 17

Zamawiający w punkcie 31.2 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Blokada awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 5 km/h.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie blokady awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 3 km/h.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza blokadę awaryjnego otwierania drzwi przy prędkości powyżej 3 km/h.

Pytanie 18

Zamawiający w punkcie 18.1.2 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Elektrobus ma posiadać (...) sygnalizację dźwiękową niezaciągniętego hamulca postojowego przy wyłączonym napędzie i nieobciążonym fotelu kierowcy.

Prosimy o wykreślenie zapisu "i nieobciążonym fotelu kierowcy". Celem pytania Wykonawcy jest zwiększenie bezpieczeństwa, tak aby kierowca zaciągnął hamulec po wyłączeniu napędu, a nie dopiero w przypadku gdy opuszcza kabinę kierowcy.

Odpowiedź:

Zamawiający wykreśla zapis "i nieobciążonym fotelu kierowcy".

Pytanie 19

Zamawiający w punkcie 20.2 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Kratownica podłogi, szkielet nadwozia oraz poszycie zewnętrzne (ściany boczne, dach, ściana przednia i tylna) wykonane z materiałów zapewniających wytrzymałość i odporność na korozję konstrukcji nośnej oraz poszycia nadwozia przez wymagany gwarancją okres czasu. W elementach ściany przedniej i tylnej dopuszcza się elementy z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zewnętrzne poszycie boczne wykonane z tworzyw sztucznych i ich kompozytów. Rozwiązanie to zapewnia niższą masę, bardzo dobrą odporność na korozję, a także bardzo dobrą podatność obsługową.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zewnętrzne poszycie boczne wykonane z tworzyw sztucznych i ich kompozytów.

Pytanie 20

Zamawiający w punkcie 17.6 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Podświetlony uchwyt rozkładu jazdy zamocowany z lewej strony pulpitu kierowcy na słupku narożnym o wymiarach ok. 10 x 25 cm wykonany z tworzywa z oświetleniem i klipsem mocującym papierowy rozkład jazdy – kształt i rozmiar uzgodnić z Zamawiającym w ciągu 30 dni od podpisania umowy.

Prosimy o dopuszczenie uchwyty rozkładu jazdy formatu A5 (14,8 x 21 cm). Jest to rozwiązanie stosowane przez Wykonawcę w autobusach komunikacji miejskiej.



Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza uchwyt rozkładu jazdy formatu A5 (14,8 x 21 cm).

Pytanie 21

Zamawiający w punkcie 21.1 załącznika nr 1 do SIWZ pisze:

Wentylacja naturalna przez przynajmniej 70% okien bocznych otwieralnych w górnej części o powierzchni czynnej ok. 30%.

Prosimy o wyrażenie zgodny aby przynajmniej 50% okien bocznych o wymiarze min. 1000 mm było oknami otwieralnymi w górnej części o powierzchni czynnej ok. 30%.

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę aby przynajmniej 50% okien bocznych o wymiarze min. 1000 mm było oknami otwieralnymi w górnej części o powierzchni czynnej ok. 30%.

Pytanie 22

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

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebiegu w km

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

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia że na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa: ok. 22 km/h
- Średni dzienny przebieg jednego pojazdu: ok. 158 km
- Średni roczny przebiegu jednego pojazdu: ok. 57.600 km

Powyzsze dane na etapie zatwierdzania planu pracy przewozowej mogą ulec zmianie.

Pytanie 23

Zamawiający we wzorze umowy w paragrafie 2 ust. 1 pisze:

§ 2.

Wynagrodzenie

1. Cena przedmiotu zamówienia określonego w §1 wynosi netto oraz obowiązujący w chwili podpisania umowy podatek od towarów i usług (VAT) w wysokości.....%, tj. brutto cena wynosi PLN (słownie: brutto).

Zgodnie z formularzem ofertowym wynagrodzenie obejmuje:



- Elektrobus (autobus zasilany energią elektryczną)
- Infrastrukturę systemu ładowania elektrobusów

W paragrafie 3 ust. 13 Zamawiający pisze:

3. Przedmiot zamówienia uznaje się za zrealizowany w dacie gdy podpisane zostaną przez Zamawiającego i Wykonawcę bez uwag protokoły odbiorów technicznych każdego z elektrobusów oraz infrastruktury systemu ładowania, co uznaje się tym samym za datę wydania elektrobusów oraz systemu ładowania Zamawiającemu, a w przypadku stwierdzenia podczas odbiorów nieprawidłowości bądź braków, o których mowa w ust. 8 po podpisaniu przez Strony protokołu ich usunięcia.

Zwracamy się z prośbą aby w umowie były podane osobno pozycje cen za autobus/autobusy elektryczne oraz infrastrukturę ładowania. Dodatkowo w nawiązaniu do zapisów paragrafu 4 ust. 1 prosimy o wyrażenie zgody aby Wykonawca mógł wystawić osobne faktury na ww. przedmiot zamówienia, w tym osobne faktury na każdy autobus. Wniosek wykonawcy podyktowany jest systemami fakturowania oraz księgowymi stosowanymi u Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy o konieczności wystawienia jednej faktury jednak z wyszczególnieniem pozycji elektrobusu i systemu ładowania. Zamawiającemu zależy na posiadaniu elektrobusów wraz z systemem ładowania ponieważ tylko całkowita realizacja przedmiotu zamówienia będzie dawała możliwość wykonywania pracy przewozowej na planowanej linii komunikacyjnej.

Pytanie 24

Zamawiający we wzorze umowy w paragrafie 2 ust. 3.7 pisze:

Cena brutto za przedmiot umowy, określona w ust. 1, zawiera całkowity koszt dostawy przedmiotu zamówienia, obejmujący wszystkie koszty związane z realizacją zadania niezbędne do jego wykonania z uwzględnieniem wszystkich opłat, ceł i podatków (w tym podatku VAT), a w szczególności: (...)

7) koszty modyfikacji elektrobusów w trakcie ich eksploatacji, przewidziane przez Zamawiającego w SIWZ;

Dodatkowo w załączniku nr 1 do SIWZ punkt 8.1 Zamawiający pisze:

W przypadku zaistnienia okoliczności skutkujących koniecznością zmiany systemu ładowania szybkiego polegającego na zmianie typu pantografu z odwróconego na pantograf zamontowany na pojeździe, Zamawiający będzie mógł na własny koszt zamontować w miejsce szyn znajdujących się na pojeździe pantograf pojazdu bez utraty gwarancji, ale zgodnie z wytycznymi wskazanymi przez producenta pojazdu. Ponadto, Zamawiający będzie mógł na



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



własny koszt zamontować w miejsce pantografu zamocowanego na maszcie ładowania głowicę do ładowania przez pantograf zamontowany na dachu elektrobusu bez utraty gwarancji ale zgodnie z wytycznymi wskazanymi przez Wykonawcę stacji ładowania.

Wykonawca będzie służył wsparciem technicznym w zakresie przebudowy o której wyżej mowa bez dodatkowych opłat.

Prosimy o wskazanie jakie dokładnie przypadki modyfikacji Zamawiający ma na myśli w paragrafie 2 ust. 3.7?

Prosimy o potwierdzenie, że koszty opisanych powyżej zmian dotyczących systemu pantografu są po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający ma na myśli modyfikację o której mowa w załączniku nr 1 do SIWZ punkt 8.1.

Ewentualne koszty związane ze zmianą systemu pantografowego są po stronie Zamawiającego.

Wykonawca na ewentualny wniosek Zamawiającego przygotowuje i przekazuje dokumentację techniczną niezbędną do dokonania modyfikacji o której mowa. Konstrukcja pojazdu powinna umożliwiać zamocowanie pantografu na jego dachu.

Pytanie 25

W załączniku nr 1 do SIWZ punkt 8.1 Zamawiający pisze:

W przypadku zaistnienia okoliczności skutkujących koniecznością zmiany systemu ładowania szybkiego polegającego na zmianie typu pantografu z odwróconego na pantograf zamontowany na pojeździe, Zamawiający będzie mógł na własny koszt zamontować w miejsce szyn znajdujących się na pojeździe pantograf pojazdowy bez utraty gwarancji, ale zgodnie z wytycznymi wskazanymi przez producenta pojazdu. Ponadto, Zamawiający będzie mógł na własny koszt zamontować w miejsce pantografu zamocowanego na maszcie ładowania głowicę do ładowania przez pantograf zamontowany na dachu elektrobusu bez utraty gwarancji ale zgodnie z wytycznymi wskazanymi przez Wykonawcę stacji ładowania.

Wykonawca będzie służył wsparciem technicznym w zakresie przebudowy o której wyżej mowa bez dodatkowych opłat.

W związku z powyższym, że może dojść do zmiany systemu ładowania szybkiego polegającego na zmianie typu pantografu z odwróconego na pantograf zamontowany na pojeździe czy oferowany autobus musi być już wyprodukowany z przygotowaniem mechanicznym i elektrycznym pod montaż pantografu zamontowanego na pojeździe i ma być to ujęte w cenie?

Odpowiedź:

Wykonawca na ewentualny wniosek Zamawiającego przygotowuje i przekazuje dokumentację techniczną niezbędną do dokonania modyfikacji o której mowa. Konstrukcja pojazdu powinna umożliwiać zamocowanie pantografu na jego dachu.



Pytanie 26

Zamawiający w paragrafie 6 ust. 2 pisze:

W przypadku przekroczenia terminu realizacji przedmiotu zamówienia, o którym mowa w § 3 ust. 1, Wykonawca zobowiązany jest do zapłacenia za każdy dzień kalendarzowy opóźnienia, kary umownej na rzecz Zamawiającego w wysokości 0,05% wynagrodzenia brutto, określonego w § 2 ust. 1 Umowy.

Zgodnie z tym zapisem (w przypadku opóźnienia w dostawie jednego z autobusów) naliczanie kary następuje od wartości drugiego pojazdu niedotkniętego opóźnieniem w dostawie a także od wartości infrastruktury ładowania. Czyli jeżeli wykonawca opóźni się w dostawie jednej sztuki autobusu zapłaci karę od całej wartości umowy. Prosimy o zmianę wysokości kar z tytułu opóźnienia w realizacji dostawy z 0,05% całkowitej wartości przedmiotu umowy brutto za każdy dzień opóźnienia na 0,05% wartości części niezrealizowanej przedmiotu zamówienia za każdy dzień opóźnienia, w tym osobno za autobusy i infrastrukturę ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy o sposobie naliczania kar.

Pytanie 27

Wykonanie przedmiotu zamówienia obejmuje również infrastrukturę systemu ładowania elektrobuses. Może się okazać, że koniecznymi do wykonania będą prace budowlane wcześniej nie planowane, nastąpi konieczności przeprowadzenia dodatkowych procedur formalno-prawnych lub wstrzymanie prac. Takie niezależne od Wykonawcy prace i obowiązkowe procedury mogą wydłużać czas przygotowania do montażu infrastruktury ładowania, na co Wykonawca nie będzie miał wpływu, mimo dołożenia należytej staranności. Prosimy o wyrażenie zgody na to, aby w przypadku wystąpienia zwłoki niezawinionej przez Wykonawcę, Zamawiający odstąpił od naliczania kar umownych wymienionych w paragrafie 6 Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający załącza:

- Projekt budowlany,
- Decyzję ustalającą lokalizację inwestycji celu publicznego (zawiera się w PB),
- umowę przyłączeniową do sieci elektroenergetycznej,
- stosowną uchwałę Rady Miasta Tychy,
- zdjęcia terenu na którym planowana jest inwestycja.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Ponadto Zamawiający zobowiązał się do uzyskania Pozwolenia na budowę, zaprasza na wizję lokalną terenu objętego inwestycją, a także z największą starannością odpowiada na zadane przez Oferentów pytania.

Zamawiający jest przekonany, że Oferent posiada wszystkie niezbędne informacje aby oszacować każde potencjalne ryzyko i złożyć odpowiednią ofertę.

Z uwagi na powyższe Zamawiający podtrzymuje zapisy paragrafu 6 Umowy.

Pytanie 28

Prosimy o potwierdzenie, że okres rękojmi na oferowany przedmiot zamówienia zgodnie z przepisami Kodeksu Cywilnego wynosi 2 lata.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że okres rękojmi na oferowany przedmiot zamówienia zgodnie z przepisami Kodeksu Cywilnego wynosi 2 lata.

Pytanie 29

Zamawiający w punkcie 3.11 SIWZ pisze:

W specyfikacji technicznej Wykonawca poda dokładny opis techniczny podzespołów stosowanych w pojeździe.

W załączniku nr 1 do SIWZ, Zamawiający pisze:

** dla potwierdzenia wymagań Zamawiającego należy wstawić TAK dla każdego z poszczególnych punktów, liter i innych samodzielnych oznaczeń lub podać opis proponowanego parametru albo rozwiązania odpowiadający wymaganiom Zamawiającego;

Czy w załączanym do oferty Załączniku nr 1 - specyfikacja techniczna, w kolumnie prawej i ostatniej, zatytułowanej „Spełnia/ nie spełnia” Wykonawca powinien wykazać najważniejsze podzespoły stosowane w pojeździe? Jeśli tak, prosimy o wskazanie, w których punktach załącznika nr 1 należy podać opis podzespołów.

Odpowiedź:

Zamawiający wykreśla zapis SIWZ punkt 3.11.

Pytanie 30

Zamawiający we wzorze umowy w paragrafie 7.4.1 pisze:

układ jazdy autonomicznej wraz z bateriami trakcyjnymi i ładowarką

Prosimy o potwierdzenie, że przez układ jazdy autonomicznej Zamawiający rozumie autobusy wyposażone w układ jazdy zasilany z magazynów energii. Zapis o autonomiczności może wskazywać, że chodzi o możliwość prowadzenia jazdy autobusem bez udziału kierowcy lub z



jego udziałem w ograniczonym stopniu. Bieżący stan prawny nie pozwala na dostawę na rynku polskim autobusów wyposażonych w autonomiczny układ jazdy.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że przez układ jazdy autonomicznej rozumie autobusy wyposażone w układ jazdy zasilany z magazynów energii. Zamawiający zmienia odpowiedni zapis w umowie na „układ jazdy zasilany z magazynów energii”.

Pytanie 31

Zał. nr 1 do SIWZ punkt 7.1.1 oraz 7.7

Z opisu w tabeli wynika że Oferent do ładowania zajezdniowego zobowiązany jest jedynie dostarczyć 1 szt. ładowarki mobilnej.

Proszę o potwierdzenie że wszelkie roboty instalacyjne mające na celu zasilenie w energię elektryczną ładowarki (prądem AC) leżą po stronie Zamawiającego. Proszę o podanie typu gniazda jakim zakończona będzie instalacja elektryczna wiaty ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że roboty instalacyjne o których mowa w pytaniu leżą po stronie Zamawiającego.

Instalacja elektryczna będzie zakończona gniazdem siłowym 400V, 63A.

Pytanie 32

Zał. nr 1 do SIWZ punkt 7.1.1 oraz 7.7

Oferent zakłada, że w celu przyłączenia ładowarki zajezdniowej zastosuje kabel AC o długości 5 [m] zakończony wtykiem dostosowanym do typu gniazda wykonanego w ramach zadania: Kompleksowa modernizacja zajezdni autobusowej Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. Tychy przy ul. Towarowej 1 w Tychach.

Proszę o potwierdzenie poprawności przyjętych założeń lub podanie innych parametrów przyłączenia.

Odpowiedź:

Jeśli Oferent ma na myśli ładowarkę mobilną wymaganą przez Zamawiającego to długość kabla zasilającego powinna wynosić co najmniej 5m.

Pytanie 33

Zał. nr 1 do SIWZ punkt 7.1.1

W celu dostosowania systemu zarządzania ładowaniem (dla ładowarki zajezdniowej) proszę o podanie jaki system zarządzania ładowaniem będzie dostarczony w ramach zadania: Kompleksowa modernizacja zajezdni autobusowej Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. Tychy przy ul. Towarowej 1 w Tychach.



Odpowiedź:

Zamawiający na chwilę obecną w zakresie ładowarek zajezdniowych jakie mają być dostarczone w ramach zadania: Kompleksowa modernizacja zajezdni autobusowej Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. Tychy przy ul. Towarowej 1 w Tychach posiada jedynie informacje które zawiera załącznik nr 1A do SIWZ. Zamawiający zwróci się do wykonawcy modernizacji zajezdni o podanie dodatkowych informacji, ale może się okazać że odpowiedź nadejdzie po terminie składania ofert do niniejszego postępowania. Z uwagi na to Wykonawca bierze na siebie ryzyko późniejszego dostosowania systemu zarządzania ładowaniem.

Pytanie 34

Zał. nr 1 do SIWZ punkt 7.1.2.7

W celu dostosowania systemu zarządzania ładowaniem (dla ładowarki szybkiej) proszę o podanie jaki system zarządzania ładowaniem będzie dostarczony w ramach zadania: Kompleksowa modernizacja zajezdni autobusowej Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. Tychy przy ul. Towarowej 1 w Tychach.

Odpowiedź:

Zamawiający na chwilę obecną w zakresie ładowarek zajezdniowych jakie mają być dostarczone w ramach zadania: Kompleksowa modernizacja zajezdni autobusowej Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej Sp. z o.o. Tychy przy ul. Towarowej 1 w Tychach posiada jedynie informacje które zawiera załącznik nr 1A do SIWZ. Zamawiający zwróci się do wykonawcy modernizacji zajezdni o podanie dodatkowych informacji, ale może się okazać że odpowiedź nadejdzie po terminie składania ofert do niniejszego postępowania. Z uwagi na to Wykonawca bierze na siebie ryzyko późniejszego dostosowania systemu zarządzania ładowaniem.

Pytanie 35

Zał. nr 1 do SIWZ punkt 7.1.2.4

Prosimy o uściślenie stwierdzenia „Zabudowa systemu ułatwiającego (układu naprowadzającego) kierowcy poprawne ustawienie pojazdu na stanowisku ładowania pantografowego”

Czy naprowadzanie ma odbywać się za pomocą:

- Poprzez wykonanie odpowiedniego malowania poziomego na jezdni oraz elementów segregacji ruchu umożliwiającego prawidłowe pozycjonowanie pojazdu przez kierowcę przed ładowaniem (rozwiązanie bezawaryjne o niskich kosztach eksploatacji)

Lub

- Poprzez system monitoringu wizyjnego pojazdu i podanie podglądu z kamer umieszczonych na pojeździe na monitor znajdujący się na stanowisku kierowcy?



Odpowiedź:

Naprowadzanie powinno odbywać się np. za pomocą systemu monitoringu wizyjnego pojazdu i podanie podglądu z kamer umieszczonych na pojeździe na monitor znajdujący się na stanowisku kierowcy lub innego elektronicznego systemu naprowadzania.

Wykonanie odpowiedniego malowania poziomego na jezdni oraz elementów segregacji ruchu umożliwiającego prawidłowe pozycjonowanie pojazdu przez kierowcę przed ładowaniem również mile widziane.

Pytanie 36

Zał. nr 1B do SIWZ punkt II.1

Czy Zamawiający udostępni Oferentom stosowną Dokumentację i Pozwolenia w zakresie budowy Stacji Szybkiego Ładowania na ul. Wyszyńskiego?

Odpowiedź:

Zamawiający udostępni Projekt Budowlany Stacji Szybkiego Ładowania na ul. Wyszyńskiego oraz wszystkie posiadane pozwolenia i decyzje administracyjne.

Pytanie 37

Zał. nr 1B do SIWZ punkt II.7

Czy Zamawiający odstąpi od obowiązku przygotowania 3 wariantów masztu ładującego?

Zapis taki może wywołać konieczność realizacji urządzenia jednostkowego.

Czy 3 wersje kolorystyczne można uznać za „wizualizację co najmniej 3 rozwiązań stacji ładowania wraz proponowanym kształtem masztu ładowania.”?

Odpowiedź:

Maszt ładujący będzie stanowił istotny obiekt infrastruktury miejskiej zlokalizowany w centrum miasta. Z tego powodu Zamawiającemu zależy na jego estetycznym wyglądzie stąd wymóg dokonania akceptacji jego ostatecznego kształtu. Wizualizacja masztu wraz z gabarytami nie wymaga konieczności przedstawiania szczegółów rozwiązań technicznych.

Rysunek poglądowy masztu został zamieszczony w Projekcie budowlanym dla stacji ładowania przy ul. Wyszyńskiego. Maszt dostarczony przez Wykonawcę nie powinien znacząco odbiegać wyglądem od rysunku z Projektu budowlanego. Kolor masztu został zdefiniowany w Projekcie budowlanym.

Pytanie 38

Zał. nr 1B do SIWZ punkt II.10, II.11 oraz II.12

Czy Zamawiający dopuszcza odstępstwo od podanych maksymalnych wymiarów a jeżeli tak to ile?

Prosimy o dopuszczenie zastosowania ładowarki o rozmiarach:

- Szerokość 1400 [mm]



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



- Długość 3000 [mm]
- Wysokość 2200 [mm]

Odpowiedź:

Wymiary ładowarki nie mogą przekroczyć następujących wartości: szerokość 4000mm / wysokość: 1800mm / głębokość: 2500 mm.

Pytanie 39

Realizacja Stacji Ładowania Szybkiego na ul. Wyszyńskiego może wiązać się z koniecznością odtworzenia istniejących nawierzchni dróg i chodników. Czy Oferent ma ten koszt uwzględnić w ofercie?

Odpowiedź:

Po zakończeniu prac teren należy doprowadzić do stanu istniejącego. Zamawiający sugeruje Oferentowi wizję lokalną terenu objętego inwestycją.

Pytanie 40

Zał. nr 1B do SIWZ punkt III.8 i III.9

Czy Zamawiający zapewnia transfer sygnału z modułu łączności (GSM/ 3G/ Ethernet/ Wi-fi/ OCPP) do serwera?

Jeżeli tak – proszę podać w jaki sposób.

Jeżeli kablowo – proszę o podanie lokalizacji punktu przyłączeniowego kabla Ethernet’owego lub światłowodu.

Jeżeli poprzez GSM/ 3G proszę o informacje po czyjej stronie jest koszt zakupu karty systemowej.

Odpowiedź:

Zamawiający odstępuje od konieczności budowy systemu monitoringu pracy ładowarek. Jednak Wykonawca jest zobowiązany przygotować ładowarkę do ewentualnej przyszłej możliwości wysyłania sygnału diagnostycznego z ładowarki. Ewentualne przyszłe wysyłanie sygnału diagnostycznego odbywać się będzie przy wykorzystaniu GSM/3G lub światłowodu (komunikacja zgodna z protokołem OCPP). W takim wypadku wymaga się przesyłania tylko podstawowych parametrów pracy ładowarki np. informacje o trybie pracy, informacje o stanie ładowarki, informacje o połączeniu ładowarki z autobusem, informacje o alarmach, itp. Ewentualne doprowadzenie światłowodu do punktu ładowania lub dostarczenie karty systemowej GSM/3G leżeć będzie po stronie Zamawiającego.

Pytanie 41

Zał. nr 1B do SIWZ punkt III.8 i III.9

Czy Zamawiający stwierdzenie „System monitoringu” rozumie również przez system monitoringu wizyjnego Stacji Ładowania?



Jeżeli tak – prosimy o opis funkcjonalności takiego systemu (ilość kamer, wymaganą strefę obserwacji, lokalizację docelowego odbioru obrazu, sposób transferu sygnału do punktu docelowego, okres przechowania zapisu na rejestratorze itd.)

Odpowiedź:

Zamawiający odstępuje od konieczności budowy systemu monitoringu pracy ładowarek. Jednak Wykonawca jest zobowiązany przygotować ładowarkę do ewentualnej przyszłej możliwości wysyłania sygnału diagnostycznego z ładowarki. Ewentualne przyszłe wysyłanie sygnału diagnostycznego odbywać się będzie przy wykorzystaniu GSM/3G lub światłowodu (komunikacja zgodna z protokołem OCPP). W takim wypadku wymaga się przesyłania tylko podstawowych parametrów pracy ładowarki np. informacje o trybie pracy, informacje o stanie ładowarki, informacje o połączeniu ładowarki z autobusem, informacje o alarmach, itp. Ewentualne doprowadzenie światłowodu do punktu ładowania lub dostarczenie karty systemowej GSM/3G leżeć będzie po stronie Zamawiającego. Zamawiający odstępuje od wymogu budowy systemu monitoringu wizyjnego stacji ładowani.

Pytanie 42

Załącznik nr 1B do SIWZ punkt III.13

Czy Zamawiający posiada stosowną umowę przyłączeniową z TAURON Dystrybucja?

Odpowiedź:

Zamawiający załącza umowę przyłączeniową z TAURON Dystrybucja.

Pytanie 43

Załącznik nr 1B do SIWZ punkt III.13

Kto będzie zobowiązany podpisać stosowną Umowę o przesył i sprzedaż energii elektrycznej Czy będzie to Umowa Kompleksowa z TAURON Dystrybucja?

Odpowiedź:

Umowa o przesył i sprzedaż energii elektrycznej zostanie zawarta przez Zamawiającego. Zamawiający nie zdecydował czy będzie to umowa kompleksowa z TD SA czy odrębne umowy na przesył i sprzedaż energii, co wydaje się że nie ma istotnego znaczenia z punktu widzenia Wykonawcy. Wykonawca powinien na co najmniej 2 miesiące przed planowaną datą uruchomienia systemu ładowania powiadomić o tym fakcie Zamawiającego w celu wyprzedzającego zawarcia stosownej umowy o sprzedaż energii elektrycznej.

Pytanie 44

Załącznik nr 1B do SIWZ punkt III.21

Proszę o podanie minimalnej i maksymalnej wysokości ładowanych pojazdów (w przypadku gdy Zamawiający planuje udostępniać Stacje ładowania Szybkiego innym pojazdom niż tabor komunikacji publicznej).



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Odpowiedź:

Zamawiający nie planuje udostępniać Stacji Ładowania Szybkiego innym pojazdom niż tabor komunikacji publicznej.

Pytanie 45

Realizacja przyłączy do stacji szybkiego ładowania może wymagać uzyskania od osób trzecich zgody na wejście w teren i wykonania robot budowlanych oraz uzyskanie zgody na trwale umieszczenie infrastruktury w terenie (kable sN/nN). Możliwa jest również konieczności usankcjonowanie umieszczenia urządzeń stosowna służebnością przesyłu.

Uzyskanie takich zgód zazwyczaj wiąże się z uiszczeniem stosownych opłat na rzecz osób trzecich (np. Gmina Miasto Tychy, Prywatni Właściciele itp.)

Czy Zamawiający (jako docelowy Właściciel urządzeń) przewiduje uiszczenie tych opłat we własnym zakresie?

Odpowiedź:

Budowa stacji ładowania przy ul. Wyszyńskiego realizowana będzie na dwóch działkach, tj. działka nr 972/32 stanowiąca pas drogowy w zarządzie Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Tychach oraz działka nr 1286/32 stanowiąca własność Gminy Tychy. Wejście w teren działki nr 972/32 wymaga dokonania opłaty zgodnie z Uchwałą nr XXXIII/536/17 Rady Miasta Tychy z dnia 30 marca 2017 r. jak dla drogi powiatowej (chodnik, plac, zatoka,...). Zamawiający załącza tą uchwałę.

Wejście w teren działki gminnej nie wymaga opłat.

Po zakończeniu inwestycji po stronie Zamawiającego jest zawarcie stosownych umów na dzierżawę i/lub służebność przesyłu obiektów i urządzeń powstałych w ramach inwestycji.

Pytanie 46

Załącznik nr 1B do SIWZ punkt IV.1

Czy Zamawiający zapewni stosowne przestrzenie dyskowe w celu zainstalowania oprogramowania do monitorowania systemu ładowania wraz z przestrzenią na zapis historii? Proszę o podanie specyfikacji sprzętu (serwerów) ich lokalizacji oraz systemu, z którym docelowo mają one współpracować.

Odpowiedź:

Zamawiający odstępuje od konieczności budowy systemu monitoringu pracy ładowarek. Jednak Wykonawca jest zobowiązany przygotować ładowarkę do ewentualnej przyszłej możliwości wysyłania sygnału diagnostycznego z ładowarki. Ewentualne przyszłe wysyłanie sygnału diagnostycznego odbywać się będzie przy wykorzystaniu GSM/3G lub światłowodu (komunikacja zgodna z protokołem OCPP). W takim wypadku wymaga się przesyłania tylko podstawowych parametrów pracy ładowarki np. informacje o trybie pracy, informacje o stanie ładowarki, informacje o połączeniu ładowarki z autobusem, informacje o alarmach, itp.



Ewentualne doprowadzenie światłowodu do punktu ładowania lub dostarczenie karty systemowej GSM/3G leżeć będzie po stronie Zamawiającego.

Pytanie 47

Zamawiający w Załączniku 1B - Stacja szybkiego ładowania, punkt III.13 pisze:

13. Efektywna moc wyjściowa stacji ładowania powinna zawierać się w zakresie 180-200kW.

Prosimy o dopuszczenie mocy wyjściowej stacji ładowania w zakresie 150 – 200 kW.

Prosimy o potwierdzenie, że autobus będzie mógł być ładowany maksymalną efektywną mocą ładowania 160 kW (która mieści się w zakresie 150-200 kW).

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymaganie o efektywnej mocy wyjściowej stacji ładowania w zakresie 180-200kW.

Pytanie 48

Zamawiający w SIWZ, pkt. 3.5. napisał:

Wykonawca ma zapewnić gwarancję na dostarczone pojazdy z uwzględnieniem następujących zasad:

(...)

- wymagana gwarancja na powłokę lakierniczą wynosi min. 60 miesięcy;

(...)

oraz Zamawiający w SIWZ, pkt. 13.2.2. napisał:

13.2.2.1. gwarancja na powłokę lakierniczą (G5) za którą można uzyskać do 5 pkt, przy czym

Zamawiający przyzna:

- 0 pkt., za gwarancję na powłokę lakierniczą wynoszącą co najmniej 60 miesięcy;

- 3 pkt., za gwarancję na powłokę lakierniczą $> 60 \leq 96$ miesięcy;

- 5 pkt., za gwarancję na powłokę lakierniczą powyżej 96 miesięcy

Uwaga: podany przyrost gwarancji nie może być mniejszy niż 1/jeden miesiąc.

oraz Zamawiający w załączniku nr 1 do Umowy, par. 1 ust. 4. napisał:

Wykonawca (gwarant) udziela Zamawiającemu gwarancji na przedmiot umowy na warunkach określonych w SIWZ tj.

(...)

5) (nie mniej niż 60 miesięcy) na powłokę lakierniczą,

(...)

oraz Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 32.6 napisał:

Wymagana gwarancja na powłokę lakierniczą wynosi co najmniej 60 miesięcy,



oraz w załączniku nr 5 do SIWZ, ust.2 pkt 4 napisać:

..... (nie mniej niż 60 miesięcy) na powłokę lakierniczą,

Prosimy o potwierdzenie, że wymagana gwarancja dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wymagana gwarancja dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia.

Pytanie 49

Zamawiający w SIWZ, pkt. 3.8. oraz w zał. nr 5 do SIWZ, ust.2 pkt 8 napisać:

(...)

- ▶ 3 pracowników Zamawiającego z obsługą urządzeń lub oprogramowaniami do komunikacji i odczytu informacji z systemu monitoringu zainstalowanego w oferowanych elektrobusesach,
- ▶ 5 pracowników zaplecza technicznego w zakresie działania, obsługi, diagnostyki i napraw elektrobusesów,
- ▶ 10 kierowców wskazanych przez Zamawiającego w zakresie zasad prowadzenia pojazdów,
- ▶ 5 pracowników technicznych oraz 10 kierowców wskazanych przez Zamawiającego w zakresie właściwej obsługi i eksploatacji systemu ładowania.

oraz

Zamawiający w załączniku nr 6 do SIWZ, par. 7 ust. 24. i 25. oraz w załączniku nr 2 do Umowy, par. 2 ust.4. napisać:

24. W celu zapewnienia właściwej obsługi i eksploatacji dostarczonych elektrobusesów, Wykonawca przeszkoli w ramach wynagrodzenia w siedzibie Zamawiającego (w uzasadnionych przypadkach dopuszcza się szkolenie w miejscu wskazanym przez Wykonawcę) 3 pracowników Zamawiającego z obsługi urządzeń lub oprogramowania do komunikacji i odczytu informacji z systemu monitoringu zainstalowanego w oferowanych elektrobusesach, 5 pracowników zaplecza technicznego w zakresie działania, obsługi, diagnostyki i napraw elektrobusesów oraz 10 kierowców wskazanych przez Zamawiającego w zakresie zasad prowadzenia. Szkolenie pracowników zaplecza technicznego musi obejmować nadanie uprawnień (kodów) dla 3 pracowników, jeżeli są one potrzebne do pełnej obsługi programów diagnostycznych np. do ustawienia układu zawieszenia elektrobusego.

25. W celu zapewnienia właściwej obsługi i eksploatacji systemu ładowania Wykonawca w siedzibie Zamawiającego przeszkoli i zapozna z obsługą i eksploatacją 5 pracowników technicznych oraz 10 kierowców wskazanych przez Zamawiającego.

oraz



Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 35.1 napisał:

Wykonawca zapozna 3 pracowników Zamawiającego z obsługą urządzeń lub oprogramowaniami do komunikacji i odczytu informacji z systemu monitoringu zainstalowanego w oferowanych elektrobusech, 5 pracowników zaplecza technicznego w zakresie działania, obsługi, diagnostyki i napraw elektrobusew, 15 kierowców wskazanych przez Zamawiającego w zakresie zasad prowadzenia pojazdów. Zapoznanie powinno rozpocząć się nie później niż w dniu dostawy i zakończyć się sukcesywnie w terminie 30 dni od daty jego rozpoczęcia.

49.1. Prosimy o potwierdzenie że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski.

49.2. Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów posiadają uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.

49.3. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zapoznania 10 kierowców w zakresie zasad prowadzenia pojazdów

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski jeśli szkolenie w siedzibie Zamawiającego nie będzie możliwe ze względów technicznych lub organizacyjnych.

Osoby, które będą przeszkolone do wykonywania obsługi i napraw posiadają uprawnienia SEP do obsługi urządzeń elektrycznych.

Zamawiający wymaga zapoznania 10 kierowców w zakresie zasad prowadzenia elektrobusew.

Pytanie 50

Zamawiający w SIWZ, pkt. 3.9. oraz w załączniku nr 6 do SIWZ, par. 1 ust. 6. napisał:

Wykonawca elektrobusew gwarantuje ważność licencji na pełne użytkowanie oprogramowania przez cały okres eksploatacji elektrobusew bez żadnych dodatkowych opłat. oraz

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 11.2 napisał:

Dostawca elektrobusew gwarantuje ważność licencji na pełne użytkowanie oprogramowania przez cały okres ich eksploatacji bez żadnych dodatkowych kosztów.

50.1. Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona/nie jest załączona w formie papierowej. (np. licencja powszechnie użytkowanego systemu operacyjnego MS Windows).

Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.



50.2. Zapis w obecnej formie jest nieprecyzyjny. Wykonawca w celu potwierdzenia tego wymogu i poprawnej kalkulacji oferty musi wiedzieć jaki jest cały okres eksploatacji tych pojazdów, okres ten powinien być dokładnie zdefiniowany i wyrażony w ilości lat lub ilości miesięcy. Dlatego prosimy o zmianę zapisu i zdefiniowanie okresu w latach.

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

Żądając licencji ważnej przez cały okres eksploatacji pojazdu Zamawiający rozumie oprogramowanie, które nie będzie wymagało wnoszenia okresowych opłat oraz będzie działało pomimo zaprzestania aktualizacji.

Okres eksploatacji elektrobusów przewidziano na 15 lat.

Pytanie 51

Zamawiający w SIWZ, pkt. 12.1. oraz w załączniku nr 6 do SIWZ, par. 2 ust. 3.5. napisał:

Cena oferty brutto musi zawierać ostateczną sumaryczną cenę obejmującą wszystkie koszty związane z realizacją zadania niezbędne do jego wykonania z uwzględnieniem wszystkich opłat, ceł i podatków, a w szczególności:

12.1.5. koszty dostarczonych narzędzi specjalnych, przyrządów diagnostycznych i kontrolno-pomiarowych, oprzyrządowania, programów do wykonywania prac obsługowo-naprawczych wraz z kosztami ich dostawy;

51.1. Prosimy o potwierdzenie, że zapisy nie dotyczą narzędzi ogólnodostępnych.

51.2. Prosimy o potwierdzenie, że wymagane jest wyposażenie Zamawiającego w zestaw narzędzi specjalistycznych i urządzeń diagnostycznych, umożliwiających uzyskanie autoryzacji producenta na potrzeby własne oraz wykonywanie bieżących obsług i napraw gwarancyjnych dostarczonych w tym postępowaniu autobusów.

51.3. Zapis jest nie precyzyjny. Prosimy o potwierdzenie, że wymagane jest wyposażenie niedostępne poza siecią sprzedaży producenta pojazdu lub siecią sprzedaży producentów głównych podzespołów pojazdu.

51.4. Zamawiający wymaga udzielenia pełnej autoryzacji wewnętrznej na naprawy powypadkowe wraz z naprawą kratownicy. Dostarczenie narzędzi specjalnych, przyrządów diagnostycznych i kontrolno-pomiarowych, oprzyrządowania do wykonywania napraw powypadkowych kratownicy może wartością przekroczyć wartość szacunkową zamówienia 2 pojazdów. Dlatego prosimy o rezygnację z wymogu dostarczenia wyposażenia do wykonywania napraw powypadkowych wraz z naprawą kratownicy.

Odpowiedź:

Zapisy dotyczą narzędzi określonych w załączniku nr 1 do SIWZ (np. 11.1, 22.5) i nie należy zapisów SIWZ, pkt. 12.1. oraz w załączniku nr 6 do SIWZ, par. 2 ust. 3.5. interpretować jako rozszerzenie zakresu dostawy ponad zapisy zawarte w załączniku nr 1 do SIWZ.



Zapisy dotyczą narzędzi określonych w załączniku nr 1 do SIWZ (np. 11.1, 22.5) i nie należy zapisów SIWZ, pkt. 12.1. oraz w załączniku nr 6 do SIWZ, par. 2 ust. 3.5. interpretować jako rozszerzenie zakresu dostawy ponad zapisy zawarte w załączniku nr 1 do SIWZ.

Zapis odwołuje się do wyposażenia, które zostało określone w załączniku nr 1 do SIWZ. Część wyposażenia jest ogólnodostępna i występuje także poza siecią Producenta pojazdu (np. urządzenie określone w pkt 22.5 załącznika nr 1 do SIWZ) a część wyposażenia jest dedykowana (np. część oprogramowania określona w pkt 11.1 załącznika nr 1 do SIWZ).

Zamawiający nie wymaga dostarczenia narzędzi specjalistycznych do naprawy ramy głównej i kratownicy wymóg taki nie został określony w załączniku nr 1 do SIWZ.

Pytanie 52

Zamawiający w załączniku nr 6 do SIWZ, par. 6 ust. 7. napisał:

Niezależnie od przewidzianej kary umownej Zamawiający może na koszt i ryzyko Wykonawcy zlecić osobie trzeciej wykonanie prac polegających na usunięciu wad, jeżeli Wykonawca nie usunie wad w terminie określonym w Załączniku nr 1 do umowy – Warunki gwarancji i serwisu.

Prosimy o potwierdzenie, że powyższy zapis ma zastosowanie tylko w drodze porozumienia Stron i po akceptacji wszelkich kosztów przez Wykonawcę.

Odpowiedź:

Wprowadzając taki zapis w załączniku do SIWZ Zamawiający chciał się zabezpieczyć na wypadek, gdy Wykonawca nie usunie wad w terminie określonym w Załączniku nr 1 do umowy – Warunki gwarancji i serwisu. Tym samym niedotrzymanie ww. terminu będzie skutkowało zleceniem naprawy innemu podmiotowi bez dalszych uzgodnień z Wykonawcą.

Koszty usunięcia wad nie będą konsultowane z Wykonawcą a tym samym, niedotrzymanie terminu może skutkować dla Wykonawcy kosztami wyższymi od tych, jakie poniósłby, gdyby wykonał naprawę na własny koszt i własnym serwisem.

Zamawiający nie przewiduje procedury akceptacji kosztów przez Wykonawcę bowiem zapis w załączniku nr 6 do SIWZ, par. 6 ust. 7. ma umożliwić jak najszybsze usunięcie wad i wymusić wprowadzenie dyscypliny serwisowej.

Pytanie 53

Zamawiający w załączniku nr 6 do SIWZ, par. 7 ust. 14. napisał:

Zgłoszenie wady objętej rękojmią Zamawiający dokonuje Wykonawcy drogą elektroniczną. Fakt otrzymania zgłoszenia musi być niezwłocznie potwierdzony. W przypadku braku potwierdzenia przyjęcia zgłoszenia przez Wykonawcę, przyjmuje się, że Wykonawca otrzymał e-mail w chwili wystania przez Zamawiającego.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza możliwość zgłaszania wad objętej rękojmią poprzez inny udostępniony Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość zgłaszania wad poprzez udostępniony Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu.

Pytanie 54

Zamawiający w załączniku nr 1 do Umowy, par. 2 ust. 3. napisał:

Zgłoszenie reklamacji objętej gwarancją dokonuje się drogą elektroniczną. Fakt otrzymania zgłoszenia musi być niezwłocznie potwierdzony. W przypadku braku potwierdzenia przyjęcia zgłoszenia przez Wykonawcę, przyjmuje się, że Wykonawca otrzymał e-mail w chwili wysłania przez Zamawiającego. W przypadku wystąpienia awarii systemu elektronicznego dopuszcza się inne formy komunikacji.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza możliwość zgłaszania reklamacji objętej gwarancją poprzez inny udostępniony Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość zgłaszania reklamacji objętej gwarancją poprzez udostępniony Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu.

Pytanie 55

Zamawiający w załączniku nr 1 do Umowy, par. 2 ust. 6. napisał:

W przypadku, gdy zaistnieje konieczność wydłużenia terminu usunięcia wad ponad 7 dni roboczych, a usterka wyłącza elektrobus z eksploatacji, Wykonawca jest zobowiązany zapewnić elektrobus zastępczy lub zapłacić zryczałtowaną kwotę w wysokości 2000 zł (słownie: dwa tysiące złotych) za każdy dzień wydłużenia usunięcia wad ponad 7 dni roboczych.

55.1. Z powodu małej ilości występujących elektrobusów na rynku Wykonawca może nie być w stanie zapewnić elektrobusu zastępczego, co może wiązać się każdorazowo z zapłatą zryczałtowanej kwoty 2000 zł. Mając na uwadze zapewnienie ciągłości usług przewozowych, inni Zamawiający w podobnych postępowaniach na elektrobusy dopuszczają w zastępstwie zapewnienie autobusów spalinowych. Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy spalinowe, spełniające min. normę Euro V?

55.2. Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana za każdy dzień roboczy, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.



Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zapewnienie autobusu spalinowego spełniającego normę min Euro VI
Zamawiający nie potwierdza, iż kara będzie naliczana za każdy dzień roboczy, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy, bowiem nie zawarł takiego zapisu w załączniku nr 1 do Umowy, par. 2 ust. 6.

Kara będzie naliczana za każdy dzień opóźnienia w tym za dni ustawowo wolne od pracy bowiem usługi przewozowe wykonywane są przez Zamawiającego w każdy dzień tygodnia.

Pytanie 56

Zamawiający w załączniku nr 1 do Umowy, par. 2 ust. 9. napisał:

W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia usterki urządzeń służących do ładowania elektrobusów w terminie 48 godzin licząc od momentu zgłoszenia tego faktu.

Prosimy o potwierdzenie, że termin 48 godzin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie potwierdza, że termin 48 godzin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Termin 48 godzin oznacza czas od zgłoszenia usterki do chwili usunięcia usterki.

Zamawiający wykonuje przewozy także w dni ustawowo wolne od pracy zatem termin biegnie bez względu na to, czy w termin ten zaliczają się dni ustawowo wolne od pracy.

Pytanie 57

Zamawiający w załączniku nr 1 do Umowy, par. 5 ust. 1. napisał:

1) materiały eksploatacyjne (wkłady filtrów, płyny eksploatacyjne) o ile wymiana tych materiałów nie została spowodowana koniecznością naprawy lub wymiany innych części i podzespołów,

2) niżej wymienione części, które podczas eksploatacji elektrobusów zgodnie z ich przeznaczeniem w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi ulegają normalnemu zużyciu, a ich wymiana nie została spowodowana koniecznością naprawy lub wymiany innych części i podzespołów:

- a) żarówki – bez limitu,
- b) pióra wycieraczek – nie mniej niż 12 m-cy eksploatacji,
- c) tarcze hamulcowe, bębny hamulcowe – nie mniej niż 200 tys. km,
- d) klocki, okładziny hamulcowe – nie mniej niż 100 tys. km,
- e) opony – nie mniej niż 150 tys. km,
- f) akumulatory – nie mniej niż 24 m-ce eksploatacji,
- g) paski klinowe – nie mniej niż 60 tys. km.



57.1 Czy Zamawiający zgodzi się na rozszerzenie powyższej listy o pozostałe materiały eksploatacyjne oraz części ulegające normalnemu zużyciu, takie jak:

- bezpieczniki, świetlówki, diody świetlne,
- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych ?

57.2. Czy Zamawiający potwierdza, że za „płyny eksploatacyjne” uważa również oleje, smary, płyn do spryskiwaczy ?

57.3. Zamawiający wymaga gwarancji na tarcze, bębny hamulcowe min. 200 tys. km oraz na klocki, okładziny hamulcowe min. 100 tys. km. Zamawiający uznaje ten okres za normalne zużycie ww. części. Czy Zamawiający w oparciu o dotychczasowe doświadczenia może potwierdzić, że stosowane przez niego tarcze, bębny hamulcowe oraz klocki, okładziny hamulcowe w trolejbusach eksploatowanych na liniach komunikacyjnych miasta Tychy, o zbliżonym wyposażeniu i funkcjonalności, wykazują trwałość odpowiednio: min. 200 tys. km oraz min. 100 tys. km ?

57.4. Czy Zamawiający może wskazać producenta tarcz, bębnow hamulcowych oraz klocków, okładzin hamulcowych, który gwarantuje ww. trwałość eksploatacji w warunkach użytkowania charakterystycznych dla pojazdów komunikacji miejskiej ?

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na włączenie do listy elementów podlegających normalnemu zużyciu :

- świetlówki
- bezpieczniki
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych, gdzie siła odpowiedzialna za uszkodzenie pochodziła z zewnątrz pojazdu.

Zamawiający potwierdza, iż za „płyny eksploatacyjne” uważa również oleje, smary, płyn do spryskiwaczy.

Zamawiający potwierdza, iż w oparciu o dotychczasowe doświadczenia może potwierdzić, że stosowane przez niego tarcze, bębny hamulcowe oraz klocki, okładziny hamulcowe w trolejbusach eksploatowanych na liniach komunikacyjnych miasta Tychy, o zbliżonym wyposażeniu i funkcjonalności, wykazują trwałość odpowiednio: min. 200 tys. km oraz min. 100 tys. km.

Powyższe wynika również z faktu, iż w warunkach ruchu miejskiego trolejbusy znacznie wykorzystują efekt hamowania elektrodynamicznego.

Ponieważ jednak Zamawiający nie dysponuje doświadczeniami związanymi z eksploatacją elektrobusek, zmienia zapisy w załączniku nr 1 do Umowy, par. 5 ust. 1. W ten sposób, iż ppkt. „c” i „d” otrzymują następujące brzmienie:

- c) tarcze hamulcowe, bębny hamulcowe – nie mniej niż 150 tys. km,



- d) klocki, okładziny hamulcowe – nie mniej niż 50 tys. km.

Pytanie 58

Zamawiający w załączniku nr 2 do Umowy, par. 4 ust. 3. napisał:

Wykonawca będzie dokonywał płatności faktur z tytułu wykonania czynności określonych w ust. 1 i 2 w terminie 14 dni od daty otrzymania faktury.

Prosimy o potwierdzenie, że termin 14 dni dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że termin płatności 14 dni od daty otrzymania faktury dotyczy dni kalendarzowych.

Pytanie 59

Prosimy określić jaki jest planowany średni roczny przebieg dla zamawianych pojazdów?

Odpowiedź:

Odpowiedzi analogiczna jak dla pytania nr 22 Część II.

Pytanie 60

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 32.1 napisał:

Elektrobus powinien być takiej konstrukcji, aby poza obsługami technicznymi wykonywanymi nie częściej niż co 30.000 km przebiegu nie trzeba było wykonywać innych czynności obsługowych tzn. wszystkie prace obsługowe powinny być kumulowane do wykonania podczas obsług technicznych (dotyczy to również czynności smarowniczych). Zamawiający dopuszcza wykonywanie obsługi codziennej (OC).

60.1. Prosimy doprecyzować, że do opisanego okresu obsługowego nie zalicza się pierwszy tzw. zerowy przegląd podczas, którego może być wymagana wymiana oleju przed osiągnięciem wskazanego przez Zamawiającego przebiegu.

60.2. Prosimy o potwierdzenie, że wymagany przebieg obsługowy odnosi się do czynności wymagających wymiany części typu: filtry, oleje, płyny eksploatacyjne.

60.3. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wykonywanie częściej niż wymagany przebieg międzyobsługowy okresowych czynności (typu kontrola, sprawdzenie) podczas których nie jest wymagana wymiana części.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zalicza do opisanego interwału obsługowego pierwszego przeglądu („zerowego”).

Wymagany przebieg odnosi się do czynności obsługowych związanych z wymianą części typu filtry, oleje, płyny eksploatacyjne.



Zamawiający dopuszcza wykonywanie czynności niędzyobługowych polegających na kontroli stanu technicznego podczas których nie jest wymagana wymiana części.

Pytanie 61

Zamawiający w załączniku nr 1 do Umowy, par. 1 ust. 4 pkt 3 napisał:

„ 3) (nie mniej niż 48 miesięcy) na układ napędowy, o którym mowa w §7 pkt.4.3 Umowy.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający miał na myśli §7 pkt. 4.2 Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że w załączniku nr 1 do Umowy, par. 1 ust. 4 pkt 3 miał na myśli §7 pkt. 4.2 Umowy.

Pytanie 62

Zamawiający w zał. nr 6 do SIWZ, §7 ust. 3 i 4 opisał okresy gwarancji na poszczególne główne podzespoły elektrobusego i systemu ładowania.

15.1. Prosimy o potwierdzenie, że minimalna gwarancja na podzespoły wymienione w §7 ust.4 pkt 1, 3, 5, 6, 7 i 8 nie może być krótsza niż 36 miesięcy.

15.2. Prosimy o potwierdzenie, że minimalna gwarancja na opony wymieniona w §7 ust.4 pkt 4 nie może być krótsza niż 36 miesięcy lub 150 000 km przebiegu, w zależności co nastąpi pierwsze.

15.3. Prosimy o potwierdzenie, że minimalna gwarancja na układ napędowy wymieniona w §7 ust.4 pkt 2 nie może być krótsza niż 48 miesięcy.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że minimalna gwarancja na podzespoły wymienione w §7 ust.4 pkt 1, 3, 5, 6, 7 i 8 nie może być krótsza niż 36 miesięcy

Zamawiający potwierdza, że minimalna gwarancja na opony wymieniona w §7 ust.4 pkt 4 nie może być krótsza niż 36 miesięcy lub 150 000 km przebiegu, w zależności co nastąpi pierwsze.

Zamawiający potwierdza, że minimalna gwarancja na układ napędowy wymieniona w §7 ust.4 pkt 2 nie może być krótsza niż 48 miesięcy.

Pytanie 63

Zamawiający w zał. nr 6 do SIWZ, §7 ust. 16 oraz w zał. nr 2 do Umowy, §7 ust.1 napisał:

„1. Wykonawca udziela Zamawiającemu pełnej autoryzacji wewnętrznej na wykonywanie wszystkich prac obsługowo-naprawczych (mechanicznych i elektrycznych), wszystkich zespołów i podzespołów elektrobusego, w zakresie obejmującym w szczególności:

- 1) obsługi techniczne,
- 2) naprawy bieżące (gwarancyjne, pogwarancyjne oraz nie objęte gwarancją),
- 3) naprawy powypadkowe wraz z naprawą kratownicy.”



63.1. Wykonawca nie może spełnić wymogu w odniesieniu pojazdów innych niż dostarczone w tym postępowaniu, dlatego prosimy o potwierdzenie, że wymóg udzielenia pełnej autoryzacji wewnętrznej dotyczy tylko 2 pojazdów dostarczonych w ramach obecnego postępowania.

63.2. Zamawiający wymaga udzielenia pełnej autoryzacji wewnętrznej na naprawy powypadkowe wraz z naprawą kratownicy. To bardzo szeroki zakres autoryzacji. Prace naprawcze w zakresie konstrukcji szkieletu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo pasażerów. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przejmuje na siebie wszelkie konsekwencje wynikające z niedotrzymania dokumentacji producenta autobusu podczas wykonywania prac naprawczych kratownicy mające wpływ na bezpieczeństwo pasażerów. W przypadku braku potwierdzenia prosimy o potwierdzenie, że zakres autoryzacji na te prace będzie ustalony z producentem autobusu i może być doprecyzowany stosownie do możliwości technicznych oraz poziomu wiedzy i doświadczenia personelu Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wymóg udzielenia pełnej autoryzacji wewnętrznej dotyczy tylko 2 pojazdów dostarczonych w ramach obecnego postępowania.

Zamawiający potwierdza, iż przejmuje na siebie konsekwencje wynikające z niedotrzymania dokumentacji producenta autobusu podczas wykonywania prac naprawczych kratownicy mające wpływ na bezpieczeństwo pasażerów.

Jednocześnie informujemy, iż Zamawiający nie dysponuje stanowiskiem do wykonywania napraw ramy głównej a zakres autoryzacji ma dotyczyć napraw kratownicy i szkieletu nadwozia

Pytanie 64

Zamawiający w załączniku 2 do Umowy, par. 2 ust. 4 oraz w umowie, par. 7 ust. 24 napisał: „Szkolenie pracowników zaplecza technicznego musi obejmować nadanie uprawnień (kodów) dla 3 pracowników, jeżeli są one potrzebne do pełnej obsługi programów diagnostycznych np. do ustawienia układu zawieszenia trolejbusu.”

Prosimy o potwierdzenie, że należy dostarczyć jeden zestaw diagnostyczny, do którego kody dostępu należy nadać 3 osobom.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że należy dostarczyć jeden zestaw diagnostyczny, do którego kody dostępu należy nadać 3 osobom.

Pytanie 65

Zamawiający w załączniku 2 do Umowy, par. 2 ust. 6 napisał:



„Wykonawca zobowiązuje się do udzielenia na wniosek Zamawiającego (niezwłocznie, nie później niż w terminie 2 dni kalendarzowych od dnia otrzymania wniosku) niezbędnych porad technicznych i informacji określających sposób i tryb postępowania przy przeprowadzaniu napraw i obsługa technicznych.”

65.1. Termin 2 dni kalendarzowych jest w ocenie Wykonawcy stanowczo za krótki na udzielenie niezbędnych porad technicznych i informacji. Niejednokrotnie ocena sposobu przeprowadzenia naprawy wymaga otrzymania dodatkowej dokumentacji np. zdjęciowej. Prosimy o wyznaczenie bardziej realnego terminu, jak np. 5 dni kalendarzowych.

65.2 Prosimy o potwierdzenie, że zapis dotyczy dni kalendarzowych z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienia treść par. 2 ust 6 załącznika nr 2 do Umowy. Nowy zapis otrzymuje brzmienie:

„Wykonawca zobowiązuje się do udzielenia na wniosek Zamawiającego (niezwłocznie, nie później niż w terminie 5 dni kalendarzowych od dnia otrzymania wniosku) niezbędnych porad technicznych i informacji określających sposób i tryb postępowania przy przeprowadzaniu napraw i obsługa technicznych.”

Nowy zapis dotyczy dni kalendarzowych z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Pytanie 66

Prosimy o potwierdzenie, że świadczenia polegające na dostarczeniu części zamiennych do napraw oraz wykonywaniu napraw przez Wykonawcę, o których mowa w zał. nr 1 do Umowy, par.2 ust.1, pkt 1 i 2 oraz w SIWZ par. 3, pkt 3.5.1. dotyczą napraw gwarancyjnych w okresie gwarancji.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że świadczenia polegające na dostarczeniu części zamiennych do napraw oraz wykonywaniu napraw przez Wykonawcę, o których mowa w zał. nr 1 do Umowy, par.2 ust.1, pkt 1 i 2 oraz w SIWZ par. 3, pkt 3.5.1. dotyczą napraw gwarancyjnych w okresie gwarancji.

Pytanie 67

Prosimy o potwierdzenie, że wymóg dostarczania aktualizacji oprogramowania, o którym mowa w zał. nr 1 do Umowy, par.2 ust.1, pkt 4 oraz w SIWZ par. 3, pkt 3.5.1 obowiązuje w okresie udzielonej gwarancji na cały pojazd.

Odpowiedź:



Zamawiający potwierdza, że wymóg dostarczania aktualizacji oprogramowania, o którym mowa w zał. nr 1 do Umowy, par.2 ust.1, pkt 4 oraz w SIWZ par. 3, pkt 3.5.1 obowiązuje w okresie udzielonej gwarancji na cały pojazd.

Pytanie 68

Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja na system ładowania elektrobusów nie obejmuje:

- kradzieży, dewastacji, włamania, pożaru, powodzi, klęsk żywiołowych (gdy stan klęski żywiołowej zostanie ogłoszony przez władze państwowe), siły wyższej itp.,
- szkód powypadkowych lub następstw będących ich skutkiem,
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie,
- uszkodzeń powstałych na skutek przepięcia w instalacji energetycznej, elektrycznej doprowadzającej zasilanie do stanowisk ładowania,
- uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że gwarancja na system ładowania elektrobusów nie obejmuje:

- kradzieży, dewastacji, włamania, pożaru (gdy pożar nie jest wynikiem awarii urządzeń systemu ładowania np. zwarcia wewnętrznej instalacji), powodzi, klęsk żywiołowych (gdy stan klęski żywiołowej zostanie ogłoszony przez władze państwowe), siły wyższej itp.,
- szkód powypadkowych lub następstw będących ich skutkiem,
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie,
- uszkodzeń powstałych na skutek przepięcia w instalacji energetycznej, elektrycznej doprowadzającej zasilanie do stanowisk ładowania.

System ładowania powinien tak skonstruowany aby niewłaściwe użycie urządzeń było ograniczone do minimum.

Pytanie 69

Zamawiający w zał. nr 1 do SIWZ, pkt 6.2. napisał:

„Zabudowa urządzeń do magazynowania energii powinna umożliwiać ich swobodną i łatwą wymianę w warunkach warsztatowych użytkownika w czasie do 3 godzin.”

Prosimy o potwierdzenie, że podany czas 3 godzin dotyczy tylko czynności mechanicznych.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że podany czas 3 godzin dotyczy tylko czynności mechanicznych.

Pytanie 70

Zamawiający w zał. nr 6 do SIWZ, par. 6 ust. 4 i 5 opisał kary za niedotrzymanie terminu usunięcia wad ujawnionych w okresie gwarancji i dostawy części zamiennych. Prosimy o



potwierdzenie, że kary będą naliczane tylko wtedy, gdy opóźnienie powoduje wyłączenie autobusu z eksploatacji związane z wadą gwarancyjną.

Odpowiedź:

Kary zostaną naliczone za każdą usterkę nieusuniętą w terminie a nie tylko te, które wyłączają autobus z ruchu.

Pytanie 71

Zamawiający w zał. nr 1 do Umowy, par. 2 ust. 4 napisał:

„Termin usunięcia wad ujawnionych w okresie gwarancji, wynosi maksymalnie 7 dni roboczych od dnia powiadomienia Wykonawcy o wadzie, przy czym podjęcie naprawy winno nastąpić najpóźniej w następnym dniu roboczym po otrzymaniu zgłoszenia.”

Prosimy o potwierdzenie, że podjęcie naprawy powinno nastąpić w następnym dniu roboczym od otrzymania zgłoszenia przez Wykonawcę, o ile powiadomienie wpłynęło do godz. 14:00.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że podjęcie naprawy powinno nastąpić w następnym dniu roboczym od otrzymania zgłoszenia przez Wykonawcę, o ile powiadomienie wpłynęło do godz. 14:00.

Pytanie 72

Zamawiający w zał. nr 6 do SIWZ, par. 7 ust. 17 - 20 napisał:

„17. Ogólny zakres i warunki autoryzacji, zostały określone w „Ramowych warunkach autoryzacji” stanowiących załącznik nr 2 do niniejszej Umowy.

18. Szczegółowy zakres i warunki autoryzacji uregulowany zostanie przez Strony w odrębnej umowie, której treść będzie uwzględniała postanowienia „Ramowych warunków autoryzacji”

19. Umowa o której mowa w ust. 17 Wykonawca zobowiązuje się zawrzeć najpóźniej w czasie do 30 dni kalendarzowych od daty przekazania do eksploatacji dostarczonych elektrobusów.

20. Zamawiający zastrzega sobie prawo przeniesienia w drodze cesji uprawnień i obowiązków wynikających z udzielonej autoryzacji na podmiot zewnętrzny, wskazany przez Zamawiającego.”

Wykonawca nie może przenieść uprawnień udzielonej autoryzacji na dowolny podmiot. Prosimy doprecyzować, że odrębna umowa serwisowa zostanie zawarta z wskazanym przez Zamawiającego podmiotem, i będzie to umowa dwustronna. Zakres tej umowy będzie dostosowany do możliwości warsztatowych wskazanego podmiotu.

Odpowiedź:

Zamawiający w całości wykreśla zapis par. 7 ust. 20 z zał. nr 6 do SIWZ



CZĘŚĆ III

Pytanie 1.

Dot. SIWZ, Pkt. 5.5.2.1) Warunki udziału w postępowaniu oraz podstawy wykluczenia.

W związku z faktem, iż w ostatnich latach dostawy autobusów z alternatywnymi napędami – zarówno elektryczne, wodorowe czy nawet gazowe - realizowane były stosunkowo rzadko, zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku zdolności technicznej lub zawodowej i nadanie mu następującego brzmienia:

„Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie dostarczył, w ramach jednego lub więcej zamówień, co najmniej 2szt.jednego typu, fabrycznie nowych elektrobusów jednoczłonowych, niskopodłogowych, z układem napędowym zasilanym z magazynu energii elektrycznej trakcyjnej pozwalającego na przejechanie co najmniej 150 km, lub autobusów, w których układ napędowy wspomagany jest silnikiem elektrycznym, z załączeniem dowodów określających czy te dostawy zostały wykonane należycie”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zmienia zapisów SIWZ, Pkt. 5.5.2.1.

Pytanie 2.

Dot. SIWZ, Pkt. 13.2.3) Parametry techniczne i zużycie energii, Układ klimatyzacji.

Układ ogrzewania i klimatyzacji oparto o wysoce wydajny system, w którym czynnikiem wymieniającym zgromadzoną energię jest gaz CO₂. W porównaniu do innych czynników dostępnych na rynku (np. R134a), dwutlenek węgla jest wysoce wydajny, ekologiczny oraz znacznie tańszy w zakupie.

W związku z powyższym, czy Zamawiający dopuszcza możliwość zaoferowania pojazdu wyposażonego w układ klimatyzacji mieszczącego 8,5 kg czynnika CO₂, będącym jednak znacznie tańszym w eksploatacji?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zmiany w zakresie zastosowanego czynnika. Podyktowane to jest koniecznością unifikacji rozwiązań technicznych z rozwiązaniami użytkowymi w posiadanych pojazdach i dostosowania nowych pojazdów do możliwości serwisowych i posiadanego wyposażenia.

Pytanie 3.

Dot. Załącznik nr 1 do SIWZ, Pkt. 7.1.1.1) System ładowania energii elektrycznej.



Wnioskujemy o dopuszczenie autobusu elektrycznego który będzie miał zlokalizowane jedno gniazdo do ładowania plug in nad przednim nadkolem, z prawej strony. Przednia ściana pojazdu jest wysoce newralgicznym miejscem z uwagi na kolizje i istnieje uzasadnione ryzyko o uszkodzenie gniazda w trakcie zdarzenia drogowego.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie polegające na zastosowaniu jednego gniazda do ładowania plug-in nad przednim nadkolem, z prawej strony pod warunkiem że odległość gniazda od przodu pojazdu nie przekroczy 3m.

Pytanie 4.

Dot. Załącznik nr 1 do SIWZ, Pkt. 7.1.2) System ładowania energii elektrycznej.

Czy Zamawiający dopuszcza do zaoferowania autobusu z systemem szybkiego ładowania poprzez pantograf zabudowany na dachu autobusu, nad przednią osią?

Odpowiedź:

Zamawiający stosuje się w tym zakresie do zaleceń organizatora transportu publicznego które wskazują na system szybkiego ładowania oparty o tzw. pantograf odwrócony. Pomimo to, Zamawiający wymaga aby konstrukcja pojazdu umożliwiała ewentualne przyszłe zamontowanie pantografu na dachu autobusu.

Pytanie 5.

Dot. Załącznik nr 1 do SIWZ, Pkt. 7.1.2.4) System ładowania energii elektrycznej.

Prosimy o sprecyzowanie wymogu dotyczącego systemu naprowadzania pod system ładowania pantografowego, czy obejmuje ono integrację z systemem telemetrycznym, czy np. rozwiązanie mechaniczne w postaci odbojników lub wyznaczonych pasów na jezdni przy stanowisku ładowania.

Odpowiedź:

Odpowiedź na to pytanie jest analogiczna jak dla pytania nr 35 w Części II.

Pytanie 6.

Dot. Załącznik nr 1 do SIWZ, Pkt. 14) System smarowania.

Czy Zamawiający zaakceptuje autobus, wyposażony w układ centralnego smarowania renomowanego światowego producenta, specjalnie opracowany do naszych autobusów, stosowany w ponad kilkudziesięciu tysiącach wyprodukowanych autobusów z pompą o stałym (nieprogresywnym) minimum 70 bar znamionowym ciśnieniu roboczym i postępowym rozdzielaczem smaru.



Układ jest wyposażony w sygnalizację o awarii systemu oraz o rezerwie smaru w zasobniku na pulpicie kierowcy z elektronicznym zapisem pamięci pracy systemu smarowania z możliwością odczytu na podłączonym komputerze.

Zastosowane przez nas rozwiązanie zapewnia lepsze smarowanie wszystkich punktów przedniej osi oraz dopasowuje ilość smaru i częstotliwość smarowania odpowiednio do jej potrzeby. Proponowany układ centralnego smarowania został wybrany do seryjnego stosowania w naszych autobusach po wielu testach i badaniach podobnych układów innych producentów, jako najlepszy, najbardziej wydajny i najlepiej dostosowany do przedniej osi autobusu, której producent zaleca stosowanie smaru gęstego klasy.

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje rozwiązanie opisane przez oferenta pod warunkiem załączenia wszelkich urządzeń i narzędzi służących do obsługi, diagnostyki i napełniania opisanego układu.

Pytanie 7.

Dot. Załącznik nr 1 do SIWZ, Pkt. 22.11) Ogrzewanie i klimatyzacja.

Czy zamawiający dopuszcza do zastosowania rozwiązania, w którym nagrzewnice zabudowane są w kanałach z nadmuchem, łączące w sobie funkcję konwekcji? Powyższe rozwiązanie jest wysoce wydajne i zarazem eliminuje potrzebę zabudowy dodatkowych elementów grzewczych, co przekłada się korzystanie na pobór energii elektrycznej w pojeździe.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania, w którym nagrzewnice zabudowane są w kanałach z nadmuchem i łączą w sobie funkcję konwekcji.

Pytanie 8.

Dot. Załącznik nr 1 do SIWZ, Pkt. 22.21) Ogrzewanie i klimatyzacja.

Z uwagi na bardzo dobrą izolację termiczną kabiny kierowcy oraz wysoce wydajną nagrzewnicę z nawiewem (Frontboks), producent nie przewiduje montażu dodatkowej nagrzewnicy, stanowiącej dodatkowe źródło poboru energii elektrycznej.

Czy w związku z powyższym, Zamawiający zrezygnuje z wymogu zabudowy dodatkowej nagrzewnicy w kabinie kierowcy?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość rozpatrzenia oferty pojazdu, który nie posiada dodatkowej nagrzewnicy przy zachowaniu możliwości odrębnego sterowania temperaturą w kabinie kierowcy i przestrzeni pasażerskiej.

Pytanie 9.

Dot. Załącznik nr 1 do SIWZ, Pkt. 23.1.6) Instalacja elektryczna.



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Czy Zamawiający wymaga żeby oświetlenie zewnętrzne było w całości w LED, czy dopuszcza się zastosowanie oświetlenia zewnętrznego mieszanego?

Zamawiający wymaga aby całe oświetlenie zastosowane w pojeździe było zrealizowane przy zastosowaniu oświetlenia w technologii LED.

CZĘŚĆ IV

Pytanie nr 1:

Podmiot zamawiający podaje w punkcie 4.1 Załącznika nr 1 do SIWZ - SPECYFIKACJA TECHNICZNA ELEKTROBUSÓW:

4.1 Poręczce drzwi odizolowane elektrycznie od konstrukcji (masy) pojazdu. Konstrukcja poręczcy zapobiegająca możliwości wypchnięcia szyby przez pasażerów stojących na stopniach.

Oferent zainteresowany udziałem w niniejszym postępowaniu zwraca się do Podmiotu zamawiającego z wnioskiem o zmianę w dokumentacji dotyczącej tego parametru, ponieważ według normy wszystkie metalowe części włącznie z drzwiami muszą być połączone z karoserią. Wymaganie Podmiotu zamawiającego jest więc niezgodne z normą.

Oferent, w przypadku chęci spełnienia tego wymagania Podmiotu zamawiającego, aby móc zaznaczyć „Tak”, zaproponuje rozwiązanie, które nie jest zgodne z normą. W przypadku zaproponowania rozwiązania zgodnego z normą rozwiązanie to nie może odpowiadać wymaganiom Podmiotu zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienia brzmienie pkt 4.1 Załącznika nr 1 do SIWZ.

Obecny zapis: „Konstrukcja poręczcy zapobiegająca możliwości wypchnięcia szyby przez pasażerów stojących na stopniach”.

Pytanie nr 2:

W punkcie 24 Załącznika nr 1 do SIWZ - SPECYFIKACJA TECHNICZNA ELEKTROBUSÓW wymienione są wymagania dotyczące Instalacji dodatkowych.

Oferent zainteresowany udziałem w niniejszym postępowaniu zwraca się do Podmiotu zamawiającego z pytaniem, czy Podmiot zamawiający dostarcza niektóre z wymaganych urządzeń. Jeżeli tak, oferent zwraca się do Podmiotu zamawiającego z prośbą o podanie informacji o producencie danego urządzenia.

Odpowiedź:

Dostarczenie urządzeń o których mowa w punkcie 24 Załącznika nr 1 do SIWZ jest po stronie Wykonawcy.



Pytanie nr 3:

W punkcie 32.3 Załącznika nr 1 do SIWZ - SPECYFIKACJA TECHNICZNA ELEKTROBUSÓW napisane jest: Wymagana gwarancja na baterie trakcyjne wynosi min. 60 miesięcy.

W celu ustalenia dokładnej gwarancji na baterie oferent zainteresowany udziałem w niniejszym postępowaniu zwraca się do Podmiotu zamawiającego z wnioskiem o przekazanie następujących informacji:

- dzienny przebieg elektrobusu wyrażony w km;
- długość trasy linii, na której będą eksploatowane elektrobusy;
- długość i przeciętne nachylenie wzniesień na trasie linii, na której będą eksploatowane elektrobusy;
- dzienna liczba kursów na trasie linii/liczba cykli ładowania.

Odpowiedź:

Planuje się wykorzystanie zakupionych w ramach niniejszego postępowania elektrobusów w następujący sposób:

- a. plan roboczy: 251 dni x 258,2 km = 89908,2 km - wykonują 2 brygady,
- b. plan sobotni: 52 dni x 237,6 km = 12355,2 km - wykonuje 1 brygada,
- c. plan niedzielny i świąteczny: 62 dni x 214,2 km = 13280,4 km - wykonuje 1 brygada,
- d. długość trasy między kolejnym doładowaniem (ładowarką szybką przy ul. Wyszyńskiego): ok. 26 km,
- e. Zamawiający nie posiada informacji na temat długości i przeciętnego nachylenia wzniesień na trasie linii, na której będą eksploatowane elektrobusy. Zamawiający sugeruje Oferentowi wizję lokalną terenu objętego inwestycją.

Powyższe dane na etapie zatwierdzania planu pracy przewozowej mogą ulec zmianie.

Pytanie nr 4:

W punkcie 6.2.1.9. oraz 6.2.1.12 Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia Podmiot zamawiający odwołuje się do punktów 6.2.1.10.1. i 6.2.1.10.2. lit. b. Punktów tych jednak nie ma w SIWZ.

Oferent zwraca się do Podmiotu zamawiającego z prośbą o wyjaśnienie, które punkty miał on na myśli w obu przypadkach.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienia odpowiednie zapisy nadając im nowe brzmienie:

- 6.1.1.8. Jeżeli Wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zamiast dokumentów, o których mowa:
 - 6.1.1.8.1. w pkt. 6.2.1.1. składa informację z odpowiedniego rejestru albo, w przypadku braku takiego rejestru, inny równoważny dokument wydany przez właściwy organ sądowy lub administracyjny kraju, w którym Wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania lub miejsce zamieszkania ma osoba, której dotyczy



- informacja albo dokument, w zakresie określonym w art. 24 ust. 1 pkt 13, 14 i 21 oraz ust. 5 pkt 5 i 6 ustawy Pzp;
- 6.1.1.8.2. w pkt 6.2.1.2 składa dokument lub dokumenty wystawione w kraju, w którym Wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania, potwierdzające, że nie otwarto jego likwidacji ani nie ogłoszono upadłości.
- 6.1.1.9. Dokumenty, o których mowa w pkt 6.2.1.8.1. i 6.2.1.8.2. , powinny być wystawione nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert.
- 6.1.1.10. Jeżeli w kraju, w którym Wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania lub miejsce zamieszkania ma osoba, której dokument dotyczy, nie wydaje się dokumentów, o których mowa w pkt. 6.2.1.8., zastępuje się je dokumentem zawierającym odpowiednio oświadczenie Wykonawcy, ze wskazaniem osoby lub osób uprawnionych do jego reprezentacji, lub oświadczenie osoby, której dokument miał dotyczyć, złożone przed notariuszem lub przed organem sądowym, administracyjnym albo organem samorządu zawodowego lub gospodarczego właściwym ze względu na siedzibę lub miejsce zamieszkania Wykonawcy lub miejsce zamieszkania tej osoby. Przepis pkt 6.2.1.9. stosuje się odpowiednio.
- 6.1.1.11. W przypadku wątpliwości co do treści dokumentu złożonego przez Wykonawcę, Zamawiający może zwrócić się do właściwych organów odpowiednio kraju, w którym Wykonawca ma siedzibę lub miejsce zamieszkania lub miejsce zamieszkania ma osoba, której dokument dotyczy, o udzielenie niezbędnych informacji dotyczących tego dokumentu.
- 6.1.1.12. Wykonawca mający siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w odniesieniu do osoby mającej miejsce zamieszkania poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, której dotyczy dokument wskazany w pkt 6.2.1.1., składa dokument, o którym mowa w pkt 6.2.1.8.1., w zakresie określonym w art. 24 ust. 1 pkt 14 i 21 oraz ust. 5 pkt 6 ustawy Pzp. Jeżeli w kraju, w którym miejsce zamieszkania ma osoba, której dokument miał dotyczyć, nie wydaje się takich dokumentów, zastępuje się go dokumentem zawierającym oświadczenie tej osoby złożonym przed notariuszem lub przed organem sądowym, administracyjnym albo organem samorządu zawodowego lub gospodarczego właściwym ze względu na miejsce zamieszkania tej osoby. Przepis pkt 6.2.1.9. stosuje się odpowiednio.
- 6.1.1.13. W przypadku wątpliwości co do treści dokumentu złożonego przez Wykonawcę, Zamawiający może zwrócić się do właściwych organów kraju, w którym miejsce zamieszkania ma osoba, której dokument dotyczy, o udzielenie niezbędnych informacji dotyczących tego dokumentu.

Zamawiający informuje, że pytania oraz odpowiedzi na nie stają się integralną częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i będą wiążące przy składaniu ofert.