

PKM Spółka z o. o.
zarejestrowana
w Sądzie Rejonowym
w Katowicach
Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego
pod numerem
KRS: 0000058568

Kapitał zakładowy spółki:
40 908 000,00 zł

Zarząd:
Prezes
mgr Marek Pikula

Członek Zarządu
mgr Dorota Nowak

Konto
ING Bank Śląski S. A.
w Katowicach
Oddział w Sosnowcu
46 1050 1142 1000
0022 6439 4442

Oddziały:
41-219 Sosnowiec
ul. Lenartowicza 73
tel. 32 263 50 16
tel./fax 32 292 74 45

41-303 Dąbrowa Górnicza
Al. Piłsudskiego 60
tel./fax 32 264 20 33
tel. 32 264 20 44
tel. 32 264 20 55



Sosnowiec, dnia 29.11.2023 r.

Wykonawcy pobierający SWZ

PKM/ZS/ZZI 3460 /2023

dotyczy: postępowania przetargowego pod nazwą: „dostawy fabrycznie nowych autobusów dwunastometrowych i osiemnastometrowych o napędzie diesla spełniających normę euro 6”, nr sprawy: U/PN/2023/09/3

Do Zamawiającego wpłynęły prośby o wyjaśnienie treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w brzmieniu podanym poniżej:

Pytanie 1

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 3 tabeli, podpunkt 4; Zamawiający zapisał: „o pojemności w zakresie od 4,5 dm³ do 7,0 dm³”

Wnosimy o dopuszczenie silników o pojemności maksymalnej do 8 dm³, ponieważ nie posiadamy w naszej ofercie silników o pojemności wymaganej przez Zamawiającego. Stąd przychylenie się do naszego wniosku zwiększy ilość ofert w postępowaniu.

Pytanie 2

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 3 tabeli, podpunkt 8;

Zamawiający zapisał: „wyposażony w automatyczny, elektronicznie sterowany dozownik oleju silnikowego z czujnikiem przechyłu oraz z zapisem pracy w pamięci elektronicznej;”

Wnosimy o dopuszczenie seryjnie stosowanego i sprawdzonego rozwiązania dozownika oleju bez czujnika przechyłu oraz pamięci elektronicznej (w przypadku urządzeń dedykowanych dla producenta autobusu).

Oferowane urządzenie zostało skonstruowane, tak aby zapewnić najlepsze parametry pracy oferowanego silnika. Ponieważ dozownik jest urządzeniem dedykowanym i sprawdzonym w tysiącach pojazdów na całym świecie, jest jedynym stosowanym rozwiązaniem pozwalającym na zaoferowanie preferowanej przez Zamawiającego długiej gwarancji.

Pytanie 3

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 7 tabeli, podpunkt 1; Zamawiający zapisał: „retarder uruchamiany „trójpozycyjnym” przełącznikiem”

Wnosimy o dopuszczenie pięciopozycyjnego przełącznika retardera.

Pytanie 4

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 9 tabeli , podpunkt 2

Zamawiający zapisał: „sterowanie ogrzewaniem przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby system ogrzewania uruchamiał się automatycznie przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18°C w następujący sposób: ...”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje system działający automatycznie, w sposób określony w SWZ, z wyjątkiem sytuacji kiedy kierowca wyłączy system.

Doprecyzowując, oferowany system spełnia wszystkie założenia określone w SWZ, a nasz wniosek odnosi się jedynie do intencjonalnego działania kierowcy pojazdu polegające na wyłączeniu systemu. Wymogi bezpieczeństwa nie pozwalają na usunięcie funkcji ON/OFF w naszych pojazdach, jednak system domyślnie jest aktywny przy każdym włączeniu pojazdu.

Pytanie 5

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 9 tabeli , podpunkt 2 a);

Zamawiający zapisał: „przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18°C, w pierwszej kolejności uruchamiać się muszą tylko grzejniki konwektorowe (lub centrala grzewcza, o ile nie zastosowano grzejników konwektorowych) i musi być realizowany nadmuch przez wymienniki ciepła układu klimatyzacji, ...”

Wnosimy o zmianę powyższego zapisu i oznaczenie go jako „preferowany” w zakresie kolejności działania urządzeń grzewczych.

Układ ogrzewania i klimatyzacji w naszych pojazdach działa w sposób autonomiczny, dobierając najbardziej optymalny sposób chłodzenia i ogrzewania pojazdu opracowany na bazie wielu lat doświadczeń. Stosowany seryjnie układ sprawdza się w nawet najbardziej wymagających warunkach klimatycznych, jednocześnie zapewniając minimalizację zużycia paliwa. Stąd wnosimy o przychylenie się do naszego wniosku, podkreślając że jest to jedyny stosowany system w naszych pojazdach, a wyrażenie zgody przez Zamawiającego pozwoli nam na złożenie oferty.

Pytanie 6

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 10 tabeli , podpunkt 3;

Zamawiający zapisał: „wymuszona - przez wentylatory (minimum 2 szt.) elektryczne, umieszczone w dachu autobusu o dużym wydatku powietrza...”

Wnosimy o dopuszczenie pojedynczego wentylatora elektrycznego o wysokim wydatku powietrza.

Jest to jedyne, seryjnie stosowane rozwiązanie, a oferowany wysokowydajny wentylator z powodzeniem zastępuje tradycyjnie stosowane urządzenia.

Pytanie 7

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 10 tabeli , podpunkt 3 oraz punkt 11 podpunkt 2;

Zamawiający zapisał: „za pomocą przewodów nawiewnych (kanałów), analogicznych jak opisanych w wierszu 9 pkt. 1 litera c”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający akceptuje dystrybucję powietrza w przestrzeni pasażerskiej za pomocą kanałów przysufitowych, t.j. kanałów obsługowych znajdujących się po obu stronach pojazdu zarówno w celu ogrzewania jak i klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej.

Pytanie 8

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 11 tabeli , podpunkt 5 d;

Zamawiający zapisał: „...funkcja serwisowa uruchamiana odrębnym przełącznikiem, niedostępnym dla kierowcy”

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania uruchamiania funkcji przy użyciu komputera diagnostycznego.

Ze względu na stosowany sterownik układu HVAC, niemożliwe jest zastosowanie przycisku uruchamiającego opisaną funkcję.

Pytanie 9

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 12 tabeli , podpunkt 4;

Zamawiający Zapisał: „Powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła musi przepływać przez podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza (o którym mowa w pkt 3)) oraz po jego podłączeniu uniemożliwiać uruchomienie silnika autobusu lub uniemożliwiać ruszenie autobusu z miejsca,”

Wnosimy o dopuszczenie rezygnacji z przepuszczania powietrza dostarczanego do pojazdu bezpośrednio przez osuszacz.

Uzasadnienie:

System pneumatyczny oferowanego pojazdu wyposażony jest w wydajny system osuszania powietrza. Stosowane umiejscowienie urządzenia pozwala na skuteczne dbanie o jakość powietrza w układzie. Spełnienie wymagania Zamawiającego, aby powietrze dostarczane do układu przechodziło bezpośrednio przez osuszacz, wymagałoby zamontowania drugiego, dodatkowego urządzenia. Obecnie nie posiadamy takiego rozwiązania. Warto nadmienić, że seryjne rozwiązanie jest w stanie skutecznie uzdatnić dostarczone do układu powietrze.

Pytanie 10

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 13 tabeli , podpunkt 3a;

Zamawiający zapisał: „Hamulec przystankowy: unieruchamiający autobus na przystanku, załączany automatycznie poprzez:

...

- aktywację systemu otwierania drzwi przez pasażerów,...

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie w którym hamulec przystankowy unieruchamia pojazd po użyciu przez pasażera systemu otwierania drzwi.

Pytanie 11

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 17 tabeli , podpunkt 5;
Zamawiający zapisał: „przycisk z piktogramem „wózka inwalidzkiego”, o którym mowa w pkt. 4 – podświetlany tylko podczas zatrzymania autobusu, zmieniający kolor podświetlenia w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze czerwonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor zielony;”

Wnosimy o dopuszczenie podświetlenia przycisku wózka inwalidzkiego po zatrzymaniu pojazdu tylko jeśli system otwierania drzwi przez pasażerów jest aktywny.

Jest to jedyne i seryjnie stosowane rozwiązanie w naszych pojazdach.

Pytanie 12

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 19 tabeli , podpunkt 3a;
Zamawiający zapisał: „przystosowana do równoległego przewozu wózka inwalidzkiego i dziecięcego”

Wnosimy o dopuszczenie zastosowania jednego miejsca do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego.

Uzasadnienie: Ze względu na wymagania regulaminu 107 EKG ONZ dotyczące zabudowy i wymiarów miejsc do przewozu wózków, nie jest możliwe zabudowanie 2 miejsc równocześnie naprzeciw drzwi drugich.

Stąd prosimy o dopuszczenie jednego z poniższych wariantów:

1. Jedno miejsce na wózek inwalidzki lub dziecięcy z platformą naprzeciw drzwi drugich o długości 2600mm.
2. Łącznie dwa miejsca na wózki inwalidzkie lub dziecięce – jedno zlokalizowane naprzeciw drzwi II oraz jedno przed drzwiami II (po prawej stronie pojazdu) o długościach odpowiednio 2000mm i 1300mm przy zastosowaniu łącznie 6 miejsc dostępnych z poziomu niskiej podłogi.

Przychylenie się do powyższego wniosku umożliwi nam przedstawienie oferty w postępowaniu.

Pytanie 13

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 19 tabeli , podpunkt 6;

Wnosimy o dopuszczenie poręczy wykonanych ze stali nierdzewnej bez lakierowania lub poręczy skutecznie zabezpieczonych przed korozją wysokiej jakości lakierem proszkowym.

Pytanie 14

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 21 tabeli , podpunkt 2c;

Zamawiający zapisał: „z możliwością niezależnego sterowania „lewym i prawym” skrzydłem pierwszych drzwi (możliwość „połówkowego” otwierania i zamykania skrzydeł pierwszych drzwi przez kierowcę), jak i też możliwość otwarcia lewego i prawego skrzydła równocześnie,

Prosimy o potwierdzenie, że funkcja blokowania 1 lub 2 połówki drzwi spełnia wymagania Zamawiającego w tym zakresie.

Pytanie 15

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 21 tabeli , podpunkt 2e;

Zamawiający zapisał: „przyciski zewnętrzne podświetlane w kolorze czerwonym a po ich aktywacji , naciśnięciu przez pasażera zmieniające chwilowo kolor podświetlania na kolor zielony,”

Wnosimy o dopuszczenie podświetlenia przycisków tylko po zatrzymaniu pojazdu oraz kiedy zezwolenie na otwarcie drzwi przez pasażera jest aktywne.

Wymogi homologacyjne nie pozwalają na podświetlanie przycisków, kiedy pojazd pozostaje w ruchu. Ponadto homologacyjnie aktywacja systemu otwierania drzwi przez pasażera musi być komunikowana poprzez np. podświetlenie przycisku, a stosowanie podświetlenia kiedy system jest nieaktywny będzie wprowadzać w błąd pasażerów.

Dodatkowo wnosimy o dopuszczenie seryjnie stosowanego i najbardziej intuicyjnego podświetlenia t.j. kiedy system jest aktywny przycisk podświetla się na zielono, naciśnięcie przycisku powoduje zmianę podświetlenia na kolor czerwony.

Pytanie 16

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 21 tabeli , podpunkt „Uwaga” 5;

Zamawiający zapisał: „zewnętrzne przyciski otwierania drzwi umieszczone bliżej krawędzi otworu drzwi niż urządzenie sterujące awaryjnym otwarciem drzwi,”

Wnosimy o opuszczenie montażu przycisku otwierania drzwi za zaworem bezpieczeństwa, jeśli zmiana konstrukcyjna nie jest możliwa (i wymagałaby np. stworzenia dedykowanych szyb bocznych pojazdu)

Pytanie 17

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 22 tabeli , podpunkt 2;

Prosimy o potwierdzenie, że określenie „rozmieszczenie sugerowane” dopuszcza zastosowanie układu przycisków stosowanego przez Wykonawcę, maksymalnie zbliżonego do opisanego przez Zamawiającego zgodnie z możliwościami technicznym.

Pytanie 18

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 23 tabeli , podpunkt 3;

Zamawiający zapisał: „dwa gniazda do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu, w tym jedno umieszczone przy akumulatorach, a drugie w komorze silnika,”

Wnosimy o opuszczenie rezygnacji z montażu gniazda NATO w komorze silnika. Takie rozwiązanie techniczne nie jest możliwe do zastosowania z uwagi na dużą odległość od akumulatorów pojazdu.

Pytanie 19

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 30 tabeli , podpunkt 1c;

Zamawiający zapisał: „systemem detekcji pożaru i tłumienia ognia muszą być objęte co najmniej:

- a) komora silnika ,
- b) agregat grzewczy,
- c) przestrzeń wokół skrzyni biegów,”

Wnosimy o dopuszczenie braku systemu detekcji i tłumienia pożaru w przestrzeni wokół skrzyni biegów.

Z uwagi na bardzo niskie (brak odnotowanych przypadków) ryzyko powstania pożaru w tej przestrzeni, nie stosujemy detekcji wymaganego obszaru.

Jednocześnie zmiana konstrukcyjna nie jest możliwa z przyczyn homologacyjnych.

Pytanie 20

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 30 tabeli , podpunkt 1c;

Wnosimy o dopuszczenie zastosowania środka gaśniczego o temperaturze krystalizacji min. -35oC.

Pytanie 20

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 34 tabeli , podpunkt 4 oraz 5;

Prosimy o dopuszczenie oznakowania zgodnie z układem proponowanym w pytaniu nr 12.

Pytanie 21

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 35 tabeli , podpunkt 1;

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza napis na ścianie bocznej wykonany metodą klejenia.

Pytanie 22

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 3 tabeli, podpunkt 8;

Zamawiający zapisał: „wyposażony w automatyczny, elektronicznie sterowany dozownik oleju silnikowego z czujnikiem przechyłu oraz z zapisem pracy w pamięci elektronicznej,”

Wnosimy o dopuszczenie seryjnie stosowanego i sprawdzonego rozwiązania dozownika oleju bez czujnika przechyłu oraz pamięci elektronicznej (w przypadku urządzeń dedykowanych dla producenta autobusu).

Oferowane urządzenie zostało skonstruowane, tak aby zapewnić najlepsze parametry pracy oferowanego silnika. Ponieważ dozownik jest urządzeniem dedykowanym i sprawdzonym w tysiącach pojazdów na całym świecie, jest jedynym stosowanym rozwiązaniem pozwalającym na zaoferowanie preferowanej przez Zamawiającego długiej gwarancji.

Pytanie 23

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 7 tabeli , podpunkt 1 ;
Zamawiający zapisał: „retarder uruchamiany „trójpozycyjnym” przełącznikiem”

Wnosimy o dopuszczenie pięciopozycyjnego przełącznika retardera.

Pytanie 24

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 9 tabeli , podpunkt 2

Zamawiający zapisał: „sterowanie ogrzewaniem przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby system ogrzewania uruchamiał się automatycznie przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18°C w następujący sposób: ...”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje system działający automatycznie, w sposób określony w SWZ, z wyjątkiem sytuacji kiedy kierowca wyłączy system.

Doprecyzowując, oferowany system spełnia wszystkie założenia określone w SWZ, a nasz wniosek odnosi się jedynie do intencjonalnego działania kierowcy pojazdu polegające na wyłączeniu systemu. Wymogi bezpieczeństwa nie pozwalają na usunięcie funkcji ON/OFF w naszych pojazdach, jednak system domyślnie jest aktywny przy każdym włączeniu pojazdu.

Pytanie 25

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 9 tabeli , podpunkt 2 a);

Zamawiający zapisał: „przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18°C, w pierwszej kolejności uruchamiać się muszą tylko grzejniki konwektorowe (lub centrala grzewcza, o ile nie zastosowano grzejników konwektorowych) i musi być realizowany nadmuch przez wymienniki ciepła układu klimatyzacji,...”

Wnosimy o zmianę powyższego zapisu i oznaczenie go jako „preferowany” w zakresie kolejności działania urządzeń grzewczych.

Układ ogrzewania i klimatyzacji w naszych pojazdach działa w sposób autonomiczny, dobierając najbardziej optymalny sposób chłodzenia i ogrzewania pojazdu opracowany na bazie wielu lat doświadczeń. Stosowany seryjnie układ sprawdza się w nawet najbardziej wymagających warunkach klimatycznych, jednocześnie zapewniając minimalizację zużycia paliwa. Stąd wnosimy o przychylenie się do naszego wniosku, podkreślając że jest to jedyny stosowany system w naszych pojazdach, a wyrażenie zgody przez Zamawiającego pozwoli nam na złożenie oferty.

Pytanie 26

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 10 tabeli , podpunkt 3 oraz punkt 11 podpunkt 2;

Zamawiający zapisał: „za pomocą przewodów nawiewnych (kanałów), analogicznych jak opisanych w wierszu 9 pkt. 1 litera c”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający akceptuje dystrybucję powietrza w przestrzeni pasażerskiej za pomocą kanałów przysufitowych, t.j. kanałów obsługowych znajdujących się po obu stronach pojazdu zarówno w celu ogrzewania jak i klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej.

Pytanie 27

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 11 tabeli , podpunkt 5 d;

Zamawiający zapisał: „...funkcja serwisowa uruchamiana odrębnym przełącznikiem, niedostępnym dla kierowcy”

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania uruchamiania funkcji przy użyciu komputera diagnostycznego.

Ze względu na stosowany sterownik układu HVAC, niemożliwe jest zastosowanie przycisku uruchamiającego opisaną funkcję.

Pytanie 28

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 12 tabeli , podpunkt 4;

Zamawiający Zapisał: „Powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła musi przepływać przez podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza (o którym mowa w pkt 3)) oraz po jego podłączeniu uniemożliwiać uruchomienie silnika autobusu lub uniemożliwiać ruszenie autobusu z miejsca,”

Wnosimy o dopuszczenie rezygnacji z przepuszczania powietrza dostarczanego do pojazdu bezpośrednio przez osuszacz.

Uzasadnienie:

System pneumatyczny oferowanego pojazdu wyposażony jest w wydajny system osuszania powietrza. Stosowane umiejscowienie urządzenia pozwala na skuteczne dbanie o jakość powietrza w układzie. Spełnienie wymagania Zamawiającego, aby powietrze dostarczane do układu przechodziło bezpośrednio przez osuszacz, wymagałoby zamontowania drugiego, dodatkowego urządzenia. Obecnie nie posiadamy takiego rozwiązania. Warto nadmienić, że seryjne rozwiązanie jest w stanie skutecznie uzdatnić dostarczone do układu powietrze.

Pytanie 29

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 13 tabeli , podpunkt 3a;

Zamawiający zapisał: „Hamulec przystankowy: unieruchamiający autobus na przystanku, załączany automatycznie poprzez:

...
– aktywację systemu otwierania drzwi przez pasażerów,...”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie w którym hamulec przystankowy unieruchamia pojazd po użyciu przez pasażera systemu otwierania drzwi.

Pytanie 30

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 17 tabeli , podpunkt 5;

Zamawiający zapisał: „przycisk z piktogramem „wózka inwalidzkiego”, o którym mowa w pkt. 4 – podświetlany tylko podczas zatrzymania autobusu, zmieniający kolor podświetlenia w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze czerwonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor zielony;”

Wnosimy o dopuszczenie podświetlenia przycisku wózka inwalidzkiego po zatrzymaniu pojazdu tylko jeśli system otwierania drzwi przez pasażerów jest aktywny.

Jest to jedyne i seryjnie stosowane rozwiązanie w naszych pojazdach.

Pytanie 31

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 19 tabeli , podpunkt 6;

Wnosimy o dopuszczenie poręczy wykonanych ze stali nierdzewnej bez lakierowania lub poręczy skutecznie zabezpieczonych przed korozją wysokiej jakości lakierem proszkowym.

Pytanie 32

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 21 tabeli , podpunkt 2c;

Zamawiający zapisał: „z możliwością niezależnego sterowania „lewym i prawym” skrzydłem pierwszych drzwi (możliwość „połówkowego” otwierania i zamykania skrzydeł pierwszych drzwi przez kierowcę), jak i też możliwość otwarcia lewego i prawego skrzydła równocześnie,

Prosimy o potwierdzenie, że funkcja blokowania 1 lub 2 połówki drzwi spełnia wymagania Zamawiającego w tym zakresie.

Pytanie 33

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 21 tabeli , podpunkt 2e;

Zamawiający zapisał: „przyciski zewnętrzne podświetlane w kolorze czerwonym a po ich aktywacji , naciśnięciu przez pasażera zmieniające chwilowo kolor podświetlania na kolor zielony,”

Wnosimy o dopuszczenie podświetlenia przycisków tylko po zatrzymaniu pojazdu oraz kiedy zezwolenie na otwarcie drzwi przez pasażera jest aktywne.

Wymogi homologacyjne nie pozwalają na podświetlanie przycisków, kiedy pojazd pozostaje w ruchu. Ponadto homologacyjnie aktywacja systemu otwierania drzwi przez pasażera musi być komunikowana poprzez np. podświetlenie przycisku, a stosowanie podświetlenia kiedy system jest nieaktywny będzie wprowadzać w błąd pasażerów.

Dodatkowo wnosimy o dopuszczenie seryjnie stosowanego i najbardziej intuicyjnego podświetlenia t.j. kiedy system jest aktywny przycisk podświetla się na zielono, naciśnięcie przycisku powoduje zmianę podświetlenia na kolor czerwony.

Pytanie 34

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 21 tabeli , podpunkt „Uwaga” 5;

Zamawiający zapisał: „zewnętrzne przyciski otwierania drzwi umieszczone bliżej krawędzi otworu drzwi niż urządzenie sterujące awaryjnym otwarciem drzwi,”

Wnosimy o opuszczenie montażu przycisku otwierania drzwi za zaworem bezpieczeństwa, jeśli zmiana konstrukcyjna nie jest możliwa (i wymagałaby np. stworzenia dedykowanych szyb bocznych pojazdu)

Pytanie 35

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 22 tabeli , podpunkt 2;

Prosimy o potwierdzenie, że określenie „rozmieszczenie sugerowane” dopuszcza zastosowanie układu przycisków stosowanego przez Wykonawcę, maksymalnie

zbliżonego do opisanego przez Zamawiającego zgodnie z możliwościami technicznym.

Pytanie 36

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 23 tabeli , podpunkt 3;

Zamawiający zapisał: „dwa gniazda do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu, w tym jedno umieszczone przy akumulatorach, a drugie w komorze silnika,”

Wnosimy o opuszczenie rezygnacji z montażu gniazda NATO w komorze silnika. Takie rozwiązanie techniczne nie jest możliwe do zastosowania z uwagi na dużą odległość od akumulatorów pojazdu.

Pytanie 37

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 30 tabeli , podpunkt 1c;

Zamawiający zapisał: „systemem detekcji pożaru i tłumienia ognia muszą być objęte co najmniej:

- a) komora silnika ,
- b) agregat grzewczy,
- c) przestrzeń wokół skrzyni biegów,”

Wnosimy o dopuszczenie braku systemu detekcji i tłumienia pożaru w przestrzeni wokół skrzyni biegów.

Z uwagi na bardzo niskie (brak odnotowanych przypadków) ryzyko powstania pożaru w tej przestrzeni, nie stosujemy detekcji wymaganego obszaru.

Jednocześnie zmiana konstrukcyjna nie jest możliwa z przyczyn homologacyjnych.

Pytanie 38

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 30 tabeli , podpunkt 1c;

Wnosimy o dopuszczenie zastosowania środka gaśniczego o temperaturze krystalizacji min. -35oC.

Pytanie 39

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 27 tabeli , podpunkt 7d;

Zamawiający zapisał: „Kamera boczna ... zamontowane na zewnątrz, jedna w pobliżu prawego lusterka wstecznego, druga na początku II członu autobusu,”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje montaż kamer nad 3 drzwiami pojazdu i uzna warunek jako spełniony.

Pytanie 40

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 35 tabeli , podpunkt 1;

Zamawiający zapisał :” powłoki zewnętrzne wykonane lakierem o podwyższonej odporności na ścieranie przy myciu autobusów na myjniach wieloszczotkowych; kolor żółty symbol wg RAL 1018. Napis na ścianie bocznej autobusu nad II, III drzwiami: „ Czyste niebo nad Zagłębiem””

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza napis na ścianie bocznej wykonany metodą klejenia.

Pytanie 41

Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 35 tabeli , podpunkt 2;

Zamawiający zapisał:” w kolorze szarym – pozostała część podłogi, dodatkowo, wszystkie krawędzie podestów, nadkoli, itp. wykonane listwami w kolorze żółtym,”

Wnosimy o rezygnację z konieczności zabezpieczenia nadkoli listwami z tworzyw sztucznych i ujednolicenie zapisu pomiędzy załącznikami 10.1 oraz 10.2 nadając brzmienie:

„w kolorze szarym – pozostała część podłogi, dodatkowo, wszystkie krawędzie podestów, stopni, itp. wykonane listwami w kolorze żółtym,”

Pytanie 42

Dotyczy : Zał. 3 do SWZ, Par. 4, ust. 1, lit. C

W dobie postępującej cyfryzacji prosimy o dopuszczenie elektronicznej książki serwisowej.

Pytanie 43

Dotyczy: Zał. 3 do SWZ, Par. 4, ust. 2, lit. a, b, c, d, e, f, g, h, i, j, k

Pracując w dobie postępującego i bardzo szybkiego rozwoju technologii informatycznych oraz starając się chronić środowisko naturalne, nie drukujemy dokumentacji technicznej. Biorąc pod uwagę ilość informacji zawartych w dokumentacji technicznej, wersja elektroniczna jest również o wiele bardziej przyjazna użytkownikowi, ułatwia i przyspiesza wyszukiwanie konkretnych informacji i umożliwia wydruk istotnej na dany moment instrukcji dla personelu naprawiającego pojazd.

Wnioskujemy o zmianę zapisów i dostosowanie wymagań do aktualnych realiów, tym samym o dopuszczenie kompletnej dokumentacji technicznej (katalog części zamiennych, schematy instalacji, instrukcje obsługi i napraw dla warsztatu) pod postacią dostępów on-line. Instrukcja obsługi dla kierowcy zostanie dostarczona w wersji papierowej.

Pytanie 44

Prosimy o określenie rocznego przebiegu dla pojazdów 12 m oraz 18m.

Pytanie 45

Dotyczy: Zał. 10.1 oraz 10.2, rozdz. VI, ust. 26, pkt. 1, lit. B

Prosimy o zmniejszenie rastra do poziomu 6-7 mm, przy zachowaniu wymaganej rozdzielczości lub dopuszczenie montażu tablicy kierunkowej bocznej w górnej części okna pomiędzy I a II oraz III a IV.

Pytanie 46

Z uwagi na znaczną ilość pytań prosimy o wydłużenie terminu składania ofert o 14 dni.

Przygotowanie oferty wymaga ustalenia wielu zmiennych. Proces przygotowania oferty może być prowadzony w sposób celowy dopiero po uzyskaniu odpowiedzi na pytania od Zamawiającego. Ponieważ pytań jest relatywnie dużo (ponad 40), wydłużenie czasu na przygotowanie oferty przez Zamawiającego, będzie miało bardzo pozytywny wpływ na jej jakość.

Pytanie 47

Dotyczy § 11 ust. 2 Projektowanych Postanowień Umownych – Załącznik nr 3 do SWZ

Czy Zamawiający zaakceptuje zabezpieczenie należytego wykonania umowy w formie gwarancji bankowej w postaci dokumentu elektronicznego opatrzonego podpisem kwalifikowanym?

Pytanie 48

Dotyczy § 11 ust. 1 Projektowanych Postanowień Umownych – Załącznik nr 3 do SWZ

Wnosimy o wykreślenie słów „oraz zamówienia wynikającego z prawa opcji” z ust. 1 § 11 Projektowanych Postanowień Umowy. W momencie zawarcia umowy nie będzie jeszcze wiadomo, jaką wartość mieć będzie całkowita cena transakcji zamówienia wynikającego z prawa opcji, o ile do takiego zamówienia w ogóle dojdzie.

Pytanie 49

Dotyczy § 11 ust. 3 Projektowanych Postanowień Umownych – Załącznik nr 3 do SWZ

Wnosimy o wykreślenie słów „obejmującego skorzystanie przez Zamawiającego z opcji (o której mowa w § 14 niniejszej umowy)” z ust. 3 § 11 Projektowanych Postanowień Umowy i jednoznaczne określenie terminu zwrotu zabezpieczenia w odniesieniu do terminu realizacji zamówienia podstawowego. W momencie zawarcia umowy nie będzie jeszcze wiadomo, w jakim terminie zrealizowane ma być zamówienie wynikające z prawa opcji, o ile do takiego zamówienia w ogóle dojdzie.

Pytanie 50

Dotyczy Rozdziału III SWZ punkt 1 i 4

Prosimy o wyjaśnienie, jak rozumieć uwagę umieszczoną pod podpunktem 2) w punkcie 1 rozdziału III SWZ, wskazującą, że „przedmiotowe środki dowodowe zgodne z przepisami ustawy nie podlegają poprawie” w kontekście informacji zawartej w punkcie 4 Rozdziału III SWZ dotyczącej wezwania Wykonawcy do złożenia lub uzupełnienia przedmiotowych środków dowodowych w przypadku ich niezłożenia przez Wykonawcę lub złożenia niekompletnych środków dowodowych.

Pytanie 51

Dotyczy Rozdziału IX SWZ punkt 1

Prosimy o potwierdzenie, że termin związania ofertą wynosi 111 dni.

Pytanie 52

Wnosimy o wykreślenie wymogu zawartego w SWZ w/w postępowania dotyczącego min. 50% udziału produktów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej.

Uzasadnienie: Jako renomowany europejski producent autobusów posiadamy fabryki w wielu krajach, również poza terenem Unii Europejskiej. Procesy optymalizacji produkcji, mające na celu zapewnienie naszym Klientom najwyższej jakości połączonej z najkrótszym okresem realizacji zamówienia oraz atrakcyjną ceną, uwzględniają również korzystanie z fabryk zlokalizowanych poza UE.

Niestety pomimo, że najważniejsze komponenty takie jak silnik, osie, skrzynia biegów oraz wiele innych części pojazdu produkowane są w krajach europejskich, w świetle przepisów pojazd wyprodukowany w fabryce leżącej poza Wspólnotą nie może być zakwalifikowany jako pochodzący z UE.

Dlatego wnosimy o usunięcie wymogu, podkreślając że przychylenie się przez Zamawiającego do naszego wniosku zwiększy ilość ofert, wpływając pozytywnie na

konkurencyjność prowadzonego postępowania i umożliwiając realizację zamówienia na korzystniejszych warunkach.

Pytanie 53

Dotyczy: Dotyczy: Załącznik numer 10.2 do SWZ, rozdział VI, punkt 10 tabeli , podpunkt 1; Wnosimy o dopuszczenie maksymalnie 2 luków dachowy w pojazdach 18 metrowych, gdzie niemożliwe jest zastosowanie większej ilości (np. z uwagi na sposób zabudowy kabiny kierowcy).

Pytanie 54

Dotyczy: Załącznik numer 10.1 do SWZ, rozdział VI, punkt 17 tabeli , podpunkt 3; Zamawiający zapisał: „otwarcie klapy obsługowej musi uniemożliwić uruchomienie silnika z kabiny kierowcy (nie dotyczy klap o wymiarach mniejszych niż 30x30 cm),”

Wnosimy o dopuszczenie autobusów nieposiadających blokady rozruchu po otwarciu dowolnej klapy obsługowej autobusu.

Opisane rozwiązanie składa się z wielu czujników i elementów, przez co w naszej ocenie może prowadzić do problemów z uruchomieniem pojazdu. Stąd prosimy o ograniczenie wymogu do klapy silnika, co pozwoli na zapewnienie znacznie lepszej niezawodności pojazdu.

Pytanie 55

Dot. § 10 ust. 1 pkt 2 Wzoru Umowy – Wykonawca zwraca się o ujednoczenie nomenklatury stosownej przez Zamawiającego w treści wskazanego postanowienia, albowiem Zamawiający wskazuje w treści wskazanego postanowienia, że „w przypadku, gdy opóźnienie, o którym mowa w pkt 1, przekroczy 45 dni”, podczas gdy w treści § 10 ust. 1 pkt 1 mowa jest o zwłoce, co zresztą pozostaje w zgodzie z art. 433 pkt 1 Pzp, który wprost wskazuje na zakaz przerzucania na wykonawcę odpowiedzialności za opóźnienie. Wykonawca wnosi zatem o zastąpienie sformułowania „opóźnienie” słowem „zwłoka”.

Pytanie 56

Dot. § 9 ust. 13 Wzoru Umowy w zw. z § 13 ust. 7 pkt 1 Wzoru Umowy – Wykonawca zwraca uwagę na rozbieżność powstałą na tle przywołanych postanowień umownych. W treści § 9 ust. 13 Wzoru Umowy Zamawiający wskazał, że: „*Strony, zgodnie z przepisem art. 439 ustawy Pzp, przewidują zmianę wynagrodzenia należnego Wykonawcy, w wypadku udokumentowanych zmian cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją Umowy - o co najmniej 10 % względem poziomu tych cen lub kosztów związanych z wykonaniem Umowy, jakie były brane pod uwagę przez Wykonawcę przy sporządzaniu oferty stanowiącej podstawę do zawarcia Umowy.*”. W treści § 13 ust. 7 pkt 1 Wzoru Umowy Zamawiający zaś wskazał, że „*(...) zwiększenie wynagrodzenia należnego Wykonawcy w wypadku udokumentowanych przez Wykonawcę (zgodnie z zasadami określonymi w ust 9), zmian cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją Umowy o co najmniej 15 % względem poziomu tych cen lub kosztów związanych z wykonaniem Umowy, jakie były brane pod uwagę przez Wykonawcę przy sporządzaniu oferty stanowiącej podstawę do zawarcia niniejszej Umowy.*”. Wykonawca wnosi o ujednoczenie powyższych postanowień, w szczególności poprzez określenie w § 13 ust. 7 pkt 1 Wzoru Umowy, iż zwiększenie wynagrodzenie w przypadku udokumentowanych zmian cen materiałów o kosztów o co najmniej 10 % względem poziomu tych cen z etapu składania oferty.

Zamawiający, działając na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11.09.2019r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r., poz. 1605 z póź. zm.) zwanej dalej „ustawą” udziela poniższych wyjaśnień.

Ad. 1)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że w przedmiotowej kwestii wypowiedział się w dniu 14.11.2023 r. pismem znak: PKM/ZS/ZZ/3315/2023 (odpowiedź na pytanie 1).

Ad. 2)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że w przedmiotowej kwestii wypowiedział się w dniu 21.11.2023 r. pismem znak: PKM/ZS/ZZ/3380/2023 (odpowiedź na pytanie 2).

Ad. 3)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, wiersz 7 pkt.1 litera a) tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

7.	Skrzynia biegów (i wał napędowy)	1) automatyczna minimum czterozakresowa ze zintegrowanym retarderem o działaniu niezależnym od włączonego biegu, a) retarder uruchamiany „trójpozycyjną” dźwignią, zlokalizowaną na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy oraz pedałem hamulca (załączenie retardera włącza światła „STOP”), (...)
----	----------------------------------	--

Zapis po zmianie:

7.	Skrzynia biegów (i wał napędowy)	1) automatyczna minimum czterozakresowa ze zintegrowanym retarderem o działaniu niezależnym od włączonego biegu, a) retarder uruchamiany „trójpozycyjną” lub „pięciopozycyjną” dźwignią, zlokalizowaną na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy oraz pedałem hamulca (załączenie retardera włącza światła „STOP”), (...)
----	----------------------------------	--

Ad. 4)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, iż zgodnie z wymogami SWZ, kierowca z poziomu deski rozdzielczej w kabinie kierowcy nie może posiadać możliwości wyłączenia ogrzewania w przestrzeni pasażerskiej. Zamawiający nie wyklucza takiej funkcji w trybie serwisowym lub w trybie tzw. ukrytego przycisku (poza zasięgiem kierowcy).

Ad. 5)

Zamawiający informuje, że obecne zapisy w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, zawarte w uwadze w wierszu 9 tabeli sankcjonują wnioskowane przez Wykonawcę rozwiązanie.

Ad. 6)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, wiersz 10 pkt. 3 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

10.	Wentylacja przedziału pasażerskiego	(...) 3) wymuszona - przez wentylatory (minimum 2 szt.) elektryczne, umieszczone w dachu autobusu o dużym wydatku powietrza lub przez wentylatory dachowego urządzenia klimatyzacyjnego, powietrze rozprowadzane musi być za pomocą przewodów nawiewnych (kanałów), analogicznych jak opisanych w wierszu 9 pkt. 1 litera c, po załączeniu klimatyzacji wentylatory dachowe winny zostać automatycznie wyłączone.
-----	-------------------------------------	--

Zapis po zmianach:

10.	Wentylacja przedziału pasażerskiego	(...) 3) wymuszona - przez wentylatory (minimum 1 szt.) elektryczne, umieszczone w dachu autobusu o dużym wydatku powietrza lub przez wentylatory dachowego urządzenia klimatyzacyjnego, powietrze rozprowadzane musi być za pomocą przewodów nawiewnych (kanałów), analogicznych jak opisanych w wierszu 9 pkt. 1 litera c, po załączeniu klimatyzacji wentylatory dachowe winny zostać automatycznie wyłączone.
-----	-------------------------------------	--

Ad. 7)

Tak, Zamawiający potwierdza, że dopuszcza takie rozwiązanie.

Ad. 8)

Zamawiający informuje, że wskazany przez Wykonawcę sposób, mieści się w rozumieniu zapisów funkcji serwisowej opisanej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 w wierszu 11 pkt 5 litera d).

Ad. 9)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, wiersz 12 pkt. 4 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

12.	Układ pneumatyczny	(...) 4) przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza (za pomocą szybkozłącza) ze źródła zewnętrznego, umieszczone z przodu i z tyłu autobusu w miejscu łatwo dostępnym, które pozwoli podłączyć sprężone powietrze z zewnętrznego źródła bez potrzeby demontażu elementów
-----	--------------------	---

		<p>karoserii przy użyciu narzędzi. Z uwagi na fakt wykorzystywania tego przyłącza w codziennej eksploatacji autobusu wymaga się, aby element karoserii zasłaniający dostęp do tego przyłącza posiadał odpowiedni mechanizm zamykania i otwierania, np.: zatrzask, magnes, itp. przystosowany do wielokrotnego intensywnego używania (nie dopuszczalne są rozwiązania techniczne tego mechanizmu, wymagające przekręcenia lub odkręcenia trzpieni, wkrętów, itp.). Powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła musi przepływać przez podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza (o którym mowa w pkt 3) oraz po jego podłączeniu uniemożliwiać uruchomienie silnika autobusu lub uniemożliwiać ruszenie autobusu z miejsca,</p> <p>(...)</p>
--	--	---

Zapis po zmianie:

12.	Układ pneumatyczny	<p>(...)</p> <p>4) przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza (za pomocą szybkozłącza) ze źródła zewnętrznego, umieszczone z przodu i z tyłu autobusu w miejscu łatwo dostępnym, które pozwoli podłączyć sprężone powietrze z zewnętrznego źródła bez potrzeby demontażu elementów karoserii przy użyciu narzędzi. Z uwagi na fakt wykorzystywania tego przyłącza w codziennej eksploatacji autobusu wymaga się, aby element karoserii zasłaniający dostęp do tego przyłącza posiadał odpowiedni mechanizm zamykania i otwierania, np.: zatrzask, magnes, itp. przystosowany do wielokrotnego intensywnego używania (nie dopuszczalne są rozwiązania techniczne tego mechanizmu, wymagające przekręcenia lub odkręcenia trzpieni, wkrętów, itp.). Zaleca się, aby powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła przepływało przez podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza (o którym mowa w pkt 3) oraz po jego podłączeniu uniemożliwiało uruchomienie silnika autobusu lub uniemożliwiało ruszenie autobusu z miejsca,</p> <p>(...)</p>
-----	--------------------	---

Ad. 10)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że załączanie hamulca przystankowego musi być zgodne z wymogami zawartymi w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, wiersz 13 pkt. 3 tabeli. Ponadto Zamawiający wyjaśnia, że każde otwarcie drzwi, bez względu czy zostało dokonane przez kierowcę, czy przez pasażera (po aktywacji systemu) winno automatycznie załączyć hamulec przystankowy.

Ad. 11

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, wiersz 17 pkt. 5 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

17.	Poszycia zewnętrzne	<p>(...)</p> <p>5) przycisk z piktogramem „wózka inwalidzkiego”, o którym mowa w pkt. 4 – podświetlany tylko podczas zatrzymania autobusu, zmieniający kolor</p>
-----	---------------------	--

		<p>podświetlenia w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze czerwonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor zielony; podświetlenie to (na kolor zielony) ma być aktywne do momentu otwarcia drzwi, oznakowany dodatkowo znakami wypukłymi w języku „Braille'a”,</p> <p>(...)</p>
--	--	---

Zapis po zmianie:

17.	Poszycia zewnętrzne	<p>(...)</p> <p>5) przycisk z piktogramem „wózka inwalidzkiego”, o którym mowa w pkt. 4 – podświetlany tylko podczas zatrzymania autobusu, zmieniający kolor podświetlenia w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze czerwonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor zielony; podświetlenie to (na kolor zielony) ma być aktywne do momentu otwarcia drzwi, oznakowany dodatkowo znakami wypukłymi w języku „Braille'a”; Zamawiający dopuści również rozwiązanie , w którym podświetlenie przycisku w kolorze czerwonym będzie aktywne wyłącznie po zatrzymaniu autobusu i aktywowaniu przez kierowcę systemu otwarcia drzwi przez pasażerów,</p> <p>(...)</p>
-----	---------------------	--

Ad. 12)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ wiersz 19 pkt. 3 tabeli, dopisując pod literą c) uwagę w sposób następujący:

Obecny zapis:

19.	Przedział pasażerski	<p>(...)</p> <p>3) naprzeciw drugich drzwi specjalna powierzchnia (miejsce o wymiarach co najmniej: szerokość 750 mm x długość 2800 mm):</p> <p>a) przystosowana do równoległego przewozu wózka inwalidzkiego i dziecięcego, wyposażona w co najmniej dwa przyciski z piktogramem wózka dziecięcego (jeden przycisk) i wózka inwalidzkiego (jeden przycisk) oznakowane znakami wypukłym w języku „Braille'a” sygnalizujące kierowcy zamiar opuszczenia autobusu przez „inwalidę” lub „matkę z dzieckiem”, dodatkowo przyciski :</p> <ul style="list-style-type: none"> – o wyczuwalnym skoku pracy – podświetlane i zmieniające kolor podświetlenia w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze czerwonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor zielony; podświetlenie to (na kolor zielony) ma być aktywne do momentu otwarcia drzwi, – oznakowane znakami wypukłymi w języku „Braille'a”, – sygnalizacja naciśnięcia przycisku wózka dziecięcego oraz inwalidzkiego dla kierowcy na desce rozdzielczej : akustyczna przez jeden pojedynczy sygnał dźwiękowy oraz graficznie przez odrębne ikony lub piktogramy dla każdego z w/w przycisków , <p>b) wzdłuż ściany zamontowane poręcze na wysokości dostępnej dla osoby siedzącej na wózku,</p>
-----	----------------------	---

		c) wyposażona w mocowanie wózka inwalidzkiego tyłem do kierunku jazdy za pomocą pasa bezwładnościowego,
--	--	---

Zapis po zmianach:

19.	Przedział pasażerski	<p>(...)</p> <p>3) naprzeciw drugich drzwi specjalna powierzchnia (miejsce o wymiarach co najmniej: szerokość 750 mm x długość 2800 mm):</p> <p>a) przystosowana do równoległego przewozu wózka inwalidzkiego i dziecięcego, wyposażona w co najmniej dwa przyciski z piktogramem wózka dziecięcego (jeden przycisk) i wózka inwalidzkiego (jeden przycisk) oznakowane znakami wypukłym w języku „Braille'a” sygnalizujące kierowcy zamiar opuszczenia autobusu przez „inwalidę” lub „matkę z dzieckiem”, dodatkowo przyciski :</p> <ul style="list-style-type: none"> - o wyczuwalnym skoku pracy - podświetlane i zmieniające kolor podświetlenia w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze czerwonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor zielony; podświetlenie to (na kolor zielony) ma być aktywne do momentu otwarcia drzwi, - oznakowane znakami wypukłymi w języku „Braille'a”, - sygnalizacja naciśnięcia przycisku wózka dziecięcego oraz inwalidzkiego dla kierowcy na desce rozdzielczej : akustyczna przez jeden pojedynczy sygnał dźwiękowy oraz graficznie przez odrębne ikony lub piktogramy dla każdego z w/w przycisków , <p>b) wzdłuż ściany zamontowane poręcze na wysokości dostępnej dla osoby siedzącej na wózku,</p> <p>c) wyposażona w mocowanie wózka inwalidzkiego tyłem do kierunku jazdy za pomocą pasa bezwładnościowego,</p> <p>UWAGA: Zamawiający dopuści również rozwiązanie techniczne, w którym specjalna powierzchnia przystosowana będzie do przewozu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wózka inwalidzkiego lub dziecięcego i znajdować się będzie naprzeciw II drzwi (miejsce o wymiarach co najmniej 750mm x 2600mm, - równoległego wózka inwalidzkiego i dziecięcego z podziałem tej powierzchni na lokalizację: jedna zlokalizowana naprzeciw II drzwi, o wymiarach 750mm x 2000mm i druga zlokalizowana przed II drzwiami po prawej stronie autobusu o wymiarach 750mm x 1300mm. <p>W tym rozwiązaniu technicznym liczba miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi (o której mowa w wierszu 2 pkt. 1 litera b) może być ograniczona do 6 siedzeń.</p>
-----	----------------------	--

Ad. 13)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że w przedmiotowej kwestii wypowiedział się w dniu 21.11.2023 r. pismem znak: PKM/ZS/ZZ/3380/2023 (odpowiedź na pytanie 6).

Ad. 14)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający nie może udzielić jednoznacznej odpowiedzi, albowiem Wykonawca w pytaniu nie zdefiniował na czym polega funkcja

blokowania 1 lub 2 połówki drzwi.

Ad. 15)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający nie wyraża zgody informując, że wymogi w zakresie sterowania drzwiami są zgodne z wymogami dotyczącymi homologacji pojazdów, a podświetlenie przycisków na stałe jest realną potrzebą Zamawiającego, ponadto, aby nie uchybić przepisom homologacyjnym powiązanych ze stałym podświetleniem przycisków, Zamawiający dopuścił również dodatkową sygnalizację aktywacji przez kierowcę systemu otwierania drzwi przez pasażerów – patrz zapisy w rozdziale VI Załącznika nr 10.1 w wierszu 21, uwaga ust.7.

Ad. 16)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, w ust.5 uwagi, zamieszczonej w wiersz 21 w sposób następujący:

Obecny zapis:

21.	Drzwi główne (pasażerskie)	(...) UWAGA: 1. załączenie systemu otwarcia drzwi przez pasażerów z blokadą możliwości załączenia (lub aktywności) tego systemu podczas jazdy autobusu, 2. wyłączeniu systemu otwarcia drzwi przez pasażerów realizowane jest przyciskiem przez kierowcę, 3. w czasie ruchu autobusu przyciski zewnętrzne nie są podświetlane, 4. przy III drzwiach dopuszcza się tylko jeden przycisk zewnętrzny po prawej stronie drzwi wyłącznie w sytuacji gdy z przyczyn technicznych (konstrukcyjnych) nie jest możliwe umieszczenie przycisków po obu stronach tych drzwi, 5. zewnętrzne przyciski otwierania drzwi umieszczone bliżej krawędzi otworu drzwi niż urządzenie sterujące awaryjnym otwarciem drzwi, 6. zewnętrzny przycisk otwarcia drzwi znajdujący się po prawej stronie II drzwi, umieszczony bliżej krawędzi otworu drzwi niż przycisk sygnalizujący konieczność użycia pochylni (rampy dla wózka inwalidzkiego) lub umieszczony nad tym przyciskiem, 7. Zamawiający dopuści również dodatkową sygnalizację aktywacji przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów na przykład dodatkową kontrolką znajdującą się nad każdymi drzwiami, 8. wyłączenie przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów musi spowodować zamknięcie wszystkich otwartych drzwi, (...)
-----	----------------------------	---

Zapis po zmianie:

21.	Drzwi główne (pasażerskie)	(...) UWAGA: 1. załączenie systemu otwarcia drzwi przez pasażerów z blokadą możliwości załączenia (lub aktywności) tego systemu podczas jazdy autobusu,
-----	----------------------------	---

		<ol style="list-style-type: none"> 2. wyłączeniu systemu otwarcia drzwi przez pasażerów realizowane jest przyciskiem przez kierowcę, 3. w czasie ruchu autobusu przyciski zewnętrzne nie są podświetlane, 4. przy III drzwiach dopuszcza się tylko jeden przycisk zewnętrzny po prawej stronie drzwi wyłącznie w sytuacji gdy z przyczyn technicznych (konstrukcyjnych) nie jest możliwe umieszczenie przycisków po obu stronach tych drzwi, 5. zewnętrzne przyciski otwierania drzwi umieszczone bliżej krawędzi otworu drzwi niż urządzenie sterujące awaryjnym otwarciem drzwi; Zamawiający dopuści również inne rozmieszczenie przycisków zewnętrznych otwarcia drzwi, jeżeli ze względów konstrukcyjnych autobusu (np. przyciski zainstalowane w szybie) nie jest możliwe zachowanie wymogów Zamawiającego, 6. zewnętrzny przycisk otwarcia drzwi znajdujący się po prawej stronie II drzwi, umieszczony bliżej krawędzi otworu drzwi niż przycisk sygnalizujący konieczność użycia pochylni (rampy dla wózka inwalidzkiego) lub umieszczony nad tym przyciskiem, 7. Zamawiający dopuści również dodatkową sygnalizację aktywacji przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów na przykład dodatkową kontrolką znajdującą się nad każdymi drzwiami, 8. wyłączenie przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów musi spowodować zamknięcie wszystkich otwartych drzwi, <p>(...)</p>
--	--	--

Ad. 17)

Zamawiający potwierdza.

Ad. 18)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że częściowo przychylił się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, wiersz 23 pkt. 3 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

23.	Instalacja elektryczna	<p>(...)</p> <p>3) dwa gniazda do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu, w tym jedno umieszczone przy akumulatorach, a drugie w komorze silnika,</p> <p>(...)</p>
-----	------------------------	---

Zapis po zmianie:

23.	Instalacja elektryczna	<p>(...)</p> <p>3) dwa gniazda do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu, w tym jedno umieszczone przy akumulatorach, a drugie w komorze silnika – rozwiązanie zalecane lub drugie gniazdo zlokalizowane pod pokrywą obsługową inną, niż tą, za którą znajdują się akumulatory,</p> <p>(...)</p>
-----	------------------------	---

Ad. 19)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody, podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Ponadto, Zamawiający informuje, że już dwukrotnie pożar w autobusie wybuchł za silnikiem

w okolicach skrzyni biegów i został ugaszony przez system tłumienia ognia.

Ad. 20)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, wiersz 30 pkt.5 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

30.	Automatyczny system alarmowy i tłumienia ognia wybranych elementów autobusu.	(...) 5) środek gaśniczy: ciecz (niezamrażająca - o temperaturze krystalizacji minimum -37°C) lub proszek rozpylany w komorze silnika za pomocą odpowiedniej ilości dysz, ilość środka gaśniczego z odpowiednim zapasem zapewniająca ugaszenie każdego pożaru w komorze silnika, (...)
-----	--	---

Zapis po zmianie:

30.	Automatyczny system alarmowy i tłumienia ognia wybranych elementów autobusu.	(...) 5) środek gaśniczy: ciecz (niezamrażająca - o temperaturze krystalizacji minimum -35°C lub proszek rozpylany w komorze silnika za pomocą odpowiedniej ilości dysz, ilość środka gaśniczego z odpowiednim zapasem zapewniająca ugaszenie każdego pożaru w komorze silnika, (...)
-----	--	---

Ad. 20)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający potwierdza możliwość zastosowania oznakowania zgodnie z wybranym rozwiązaniem technicznym.

Ad. 21)

Zamawiający potwierdza.

Ad. 22)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że w przedmiotowej kwestii wypowiedział się w dniu 21.11.2023 r. pismem znak: PKM/ZS/ZZ/3380/2023 (odpowiedź na pytanie 2).

Ad. 23)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.2 do SWZ, wiersz 7 pkt.1 litera a) tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

7.	Skrzynia biegów (i wał napędowy)	1) automatyczna minimum czterozakresowa ze zintegrowanym retarderem o działaniu niezależnym od włączonego biegu, a) retarder uruchamiany „trójpozycyjną” dźwignią, zlokalizowaną na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy oraz pedałem hamulca (załączenie retardera włącza światła „STOP”), (...)
----	----------------------------------	--

Zapis po zmianie:

7.	Skrzynia biegów (i wał napędowy)	1) automatyczna minimum czterozakresowa ze zintegrowanym retarderem o działaniu niezależnym od włączonego biegu, a) retarder uruchamiany „trójpozycyjną” lub „pięciopozycyjną” dźwignią, zlokalizowaną na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy oraz pedałem hamulca (załączenie retardera włącza światła „STOP”), (...)
----	----------------------------------	--

Ad. 24)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, iż zgodnie z wymogami SWZ, kierowca z poziomu deski rozdzielczej w kabinie kierowcy nie może posiadać możliwości wyłączenia ogrzewania w przestrzeni pasażerskiej. Zamawiający nie wyklucza takiej funkcji w trybie serwisowym lub w trybie tzw. ukrytego przycisku (poza zasięgiem kierowcy).

Ad. 25)

Zamawiający informuje, że obecne zapisy w rozdziale VI załącznika nr 10.2 do SWZ, zawarte w uwadze w wierszu 9 tabeli sankcjonują wnioskowane przez Wykonawcę rozwiązanie.

Ad.26)

Tak, Zamawiający potwierdza, że dopuszcza takie rozwiązanie.

Ad. 27)

Zamawiający informuje, że wskazany przez Wykonawcę sposób, mieści się w rozumieniu zapisów funkcji serwisowej opisanej w rozdziale VI załącznika nr 10.2 w wierszu 11 pkt 5 litera d).

Ad. 28)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.2 do SWZ, wiersz 12 pkt. 4 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

12.	Układ pneumatyczny	(...) 4) przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza (za pomocą szybkozłącza) ze źródła zewnętrznego, umieszczone z przodu i z tyłu autobusu w miejscu łatwo dostępnym, które pozwoli podłączyć sprężone powietrze z zewnętrznego źródła bez potrzeby demontażu elementów karoserii przy użyciu narzędzi. Z uwagi na fakt wykorzystywania tego przyłącza w codziennej eksploatacji autobusu wymaga się, aby element karoserii zasłaniający dostęp do tego przyłącza posiadał odpowiedni mechanizm zamykania i otwierania, np.: zatrzask, magnes, itp. przystosowany do wielokrotnego intensywnego używania (nie dopuszczalne są rozwiązania techniczne tego mechanizmu, wymagające przekręcenia lub odkręcenia trzpieni, wkrętów, itp.). Powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła musi przepływać przez podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza (o którym mowa w pkt 3) oraz po jego podłączeniu uniemożliwiać uruchomienie silnika autobusu lub uniemożliwiać ruszenie autobusu z
-----	--------------------	--

		miejsca, (...)
--	--	-------------------

Zapis po zmianie:

12.	Układ pneumatyczny	(...) 4) przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza (za pomocą szybkozłącza) ze źródła zewnętrznego, umieszczone z przodu i z tyłu autobusu w miejscu łatwo dostępnym, które pozwoli podłączyć sprężone powietrze z zewnętrznego źródła bez potrzeby demontażu elementów karoserii przy użyciu narzędzi. Z uwagi na fakt wykorzystywania tego przyłącza w codziennej eksploatacji autobusu wymaga się, aby element karoserii zasłaniający dostęp do tego przyłącza posiadał odpowiedni mechanizm zamykania i otwierania, np.: zatrask, magnes, itp. przystosowany do wielokrotnego intensywnego używania (nieopuszczalne są rozwiązania techniczne tego mechanizmu, wymagające przekręcenia lub odkręcenia trzpieni, wkrętów, itp.). Zaleca się, aby powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła przepływało przez podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza (o którym mowa w pkt 3) oraz po jego podłączeniu uniemożliwiało uruchomienie silnika autobusu lub uniemożliwiało ruszenie autobusu z miejsca, (...)
-----	--------------------	---

Ad. 29)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że załączanie hamulca przystankowego musi być zgodne z wymogami zawartymi w rozdziale VI załącznika nr 10.2 do SWZ, wiersz 13 pkt. 3 tabeli. Ponadto Zamawiający wyjaśnia, że każde otwarcie drzwi, bez względu czy zostało dokonane przez kierowcę, czy przez pasażera (po aktywacji systemu) winno automatycznie załączyć hamulec przystankowy.

Ad.30)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.1 do SWZ, wiersz 17 pkt. 5 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

17.	Poszycia zewnętrzne	(...) 5) przycisk z piktogramem „wózka inwalidzkiego”, o którym mowa w pkt. 4 – podświetlany tylko podczas zatrzymania autobusu, zmieniający kolor podświetlenia w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze czerwonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor zielony; podświetlenie to (na kolor zielony) ma być aktywne do momentu otwarcia drzwi, oznakowany dodatkowo znakami wypukłymi w języku „Braille'a”, (...)
-----	---------------------	--

Zapis po zmianie:

17.	Poszycia zewnętrzne	(...) 5) przycisk z piktogramem „wózka inwalidzkiego”, o którym mowa w pkt. 4 – podświetlany tylko podczas zatrzymania autobusu, zmieniający kolor podświetlenia w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze czerwonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor zielony; podświetlenie to (na kolor zielony) ma być aktywne do momentu otwarcia drzwi, oznakowany dodatkowo znakami wypukłymi w języku „Braille'a”; Zamawiający dopuści również rozwiązanie, w którym podświetlenie przycisku w kolorze czerwonym będzie aktywne wyłącznie po zatrzymaniu autobusu i aktywowaniu przez kierowcę systemu otwarcia drzwi przez pasażerów, (...)
-----	---------------------	--

Ad. 31)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że w przedmiotowej kwestii wypowiedział się w dniu 21.11.2023 r. pismem znak: PKM/ZS/ZZ/ 3380 /2023 (odpowiedź na pytanie 6).

Ad. 32)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający nie może udzielić jednoznacznej odpowiedzi, albowiem Wykonawca w pytaniu nie zdefiniował na czym polega funkcja blokowania 1 lub 2 połówki drzwi.

Ad. 33)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający nie wyraża zgody informując, że wymogi w zakresie sterowania drzwiami są zgodne z wymogami dotyczącymi homologacji pojazdów, a podświetlenie przycisków na stałe jest realną potrzebą Zamawiającego, ponadto, aby nie uchybić przepisom homologacyjnym powiązanym ze stałym podświetleniem przycisków, Zamawiający dopuścił również dodatkową sygnalizację aktywacji przez kierowcę systemu otwierania drzwi przez pasażerów – patrz zapisy w rozdziale VI Załącznika nr 10.2 w wierszu 21, uwaga ust.7.

Ad. 34)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.2 do SWZ, w ust.5 uwagi, zamieszczonej w wiersz 21 w sposób następujący:

Obecny zapis:

21.	Drzwi główne (pasażerskie)	(...) UWAGA: 1. załączenie systemu otwarcia drzwi przez pasażerów z blokadą możliwości załączenia (lub aktywności) tego systemu podczas jazdy autobusu, 2. wyłączeniu systemu otwarcia drzwi przez pasażerów realizowane jest przyciskiem przez kierowcę, 3. w czasie ruch autobusu przyciski zewnętrzne nie są podświetlane, 4. przy III drzwiach dopuszcza się tylko jeden przycisk zewnętrzny po
-----	----------------------------	--

		<p>prawej stronie drzwi wyłącznie w sytuacji gdy z przyczyn technicznych (konstrukcyjnych) nie jest możliwe umieszczenie przycisków po obu stronach tych drzwi,</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. zewnętrzne przyciski otwierania drzwi umieszczone bliżej krawędzi otworu drzwi niż urządzenie sterujące awaryjnym otwarciem drzwi, 6. zewnętrzny przycisk otwarcia drzwi znajdujący się po prawej stronie II drzwi , umieszczony bliżej krawędzi otworu drzwi niż przycisk sygnalizujący konieczność użycia pochylni (rampy dla wózka inwalidzkiego) lub umieszczony nad tym przyciskiem, 7. Zamawiający dopuści również dodatkową sygnalizację aktywacji przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów na przykład dodatkową kontrolką znajdującą się nad każdymi drzwiami, 8. wyłączenie przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów musi spowodować zamknięcie wszystkich otwartych drzwi, <p>(...)</p>
--	--	---

Zapis po zmianie:

21.	Drzwi główne (pasażerskie)	<p>(...)</p> <p>UWAGA:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. załączenie systemu otwarcia drzwi przez pasażerów z blokadą możliwości załączenia (lub aktywności) tego systemu podczas jazdy autobusu, 2. wyłączeniu systemu otwarcia drzwi przez pasażerów realizowane jest przyciskiem przez kierowcę, 3. w czasie ruchu autobusu przyciski zewnętrzne nie są podświetlane, 4. przy III drzwiach dopuszcza się tylko jeden przycisk zewnętrzny po prawej stronie drzwi wyłącznie w sytuacji gdy z przyczyn technicznych (konstrukcyjnych) nie jest możliwe umieszczenie przycisków po obu stronach tych drzwi, 5. zewnętrzne przyciski otwierania drzwi umieszczone bliżej krawędzi otworu drzwi niż urządzenie sterujące awaryjnym otwarciem drzwi; Zamawiający dopuści również inne rozmieszczenie przycisków zewnętrznych otwarcia drzwi, jeżeli ze względów konstrukcyjnych autobusu (np. przyciski zainstalowane w szybie) nie jest możliwe zachowanie wymogów Zamawiającego, 6. zewnętrzny przycisk otwarcia drzwi znajdujący się po prawej stronie II drzwi , umieszczony bliżej krawędzi otworu drzwi niż przycisk sygnalizujący konieczność użycia pochylni (rampy dla wózka inwalidzkiego) lub umieszczony nad tym przyciskiem, 7. Zamawiający dopuści również dodatkową sygnalizację aktywacji przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów na przykład dodatkową kontrolką znajdującą się nad każdymi drzwiami, 8. wyłączenie przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów musi spowodować zamknięcie wszystkich otwartych drzwi, <p>(...)</p>
-----	----------------------------	--

Ad. 35)

Zamawiający potwierdza.

Ad. 36)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że częściowo przychyliła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI

załącznika nr 10.2 do SWZ, wiersz 23 pkt. 3 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

23.	Instalacja elektryczna	(...) 3) dwa gniazda do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu, w tym jedno umieszczone przy akumulatorach, a drugie w komorze silnika, (...)
-----	------------------------	--

Zapis po zmianie:

23.	Instalacja elektryczna	(...) 3) dwa gniazda do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu, w tym jedno umieszczone przy akumulatorach, a drugie w komorze silnika – rozwiązanie zalecane lub drugie gniazdo zlokalizowane pod pokrywą obsługową inną, niż tą, za którą znajdują się akumulatory, (...)
-----	------------------------	--

Ad. 37)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody, podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Ponadto, Zamawiający informuje, że już dwukrotnie pożar w autobusie wybuchł za silnikiem w okolicach skrzyni biegów i został ugaszony przez system tłumienia ognia.

Ad. 38)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.2 do SWZ, wiersz 30 pkt.5 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

30.	Automatyczny system alarmowy i tłumienia ognia wybranych elementów autobusu.	(...) 5) środek gaśniczy: ciecz (niezamarzająca - o temperaturze krystalizacji minimum -37°C) lub proszek rozpylany w komorze silnika za pomocą odpowiedniej ilości dysz, ilość środka gaśniczego z odpowiednim zapasem zapewniająca ugaszenie każdego pożaru w komorze silnika, (...)
-----	--	---

Zapis po zmianie:

30.	Automatyczny system alarmowy i tłumienia ognia wybranych elementów autobusu.	(...) 5) środek gaśniczy: ciecz (niezamarzająca - o temperaturze krystalizacji minimum -35°C lub proszek rozpylany w komorze silnika za pomocą odpowiedniej ilości dysz, ilość środka gaśniczego z odpowiednim zapasem zapewniająca ugaszenie każdego pożaru w komorze silnika, (...)
-----	--	---

Ad. 39)

Zamawiający potwierdza.

Ad. 40)

Zamawiający potwierdza.

Ad. 41)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy tabeli zawartej w rozdziale VI załącznika nr 10.2 do SWZ, wiersz 35 pkt.2 tabeli w sposób następujący:

Obecny zapis:

35.	Powłoki lakiernicze i kolorystyka	(...) 2) kolorystyka wnętrza: a) podłoga wykonana w dwóch kolorach: – w kolorze żółtym – w obszarach wejść do autobusu, w miejscu przeznaczonym na przewóz wózka inwalidzkiego (wraz z piktogramem wózka inwalidzkiego), w miejscu przeznaczonym na przewóz wózka dziecięcego ² (wraz z piktogramem tego wózka), – w kolorze szarym – pozostała część podłogi, dodatkowo, wszystkie krawędzie podestów, nadkoli, itp. wykończone listwami w kolorze żółtym, b) poszycia boczne, dachu i siedzeń w kolorach jasnych, skomponowane kolorystycznie w sposób gwarantujący wysoką estetykę, (...)
-----	-----------------------------------	---

Zapis po zmianie:

35.	Powłoki lakiernicze i kolorystyka	(...) 2) kolorystyka wnętrza: a) podłoga wykonana w dwóch kolorach: – w kolorze żółtym – w obszarach wejść do autobusu, w miejscu przeznaczonym na przewóz wózka inwalidzkiego (wraz z piktogramem wózka inwalidzkiego), w miejscu przeznaczonym na przewóz wózka dziecięcego ² (wraz z piktogramem tego wózka), – w kolorze szarym – pozostała część podłogi, dodatkowo, wszystkie krawędzie podestów, nadkoli, itp. wykończone listwami w kolorze żółtym, b) poszycia boczne, dachu i siedzeń w kolorach jasnych, skomponowane kolorystycznie w sposób gwarantujący wysoką estetykę, (...)
-----	-----------------------------------	---

Ad 42), Ad. 43)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że w przedmiotowej kwestii wypowiedział się w dniu 21.11.2023 r. pismem znak: PKM/ZS/ZZ/3380/2023 (odpowiedź na pytanie 1).

Ad. 44)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przebiegi dla pojazdów

dwunastometrowych zawierają się w zakresie od 95 tys. do 105 tys. km rocznie, natomiast autobusy osiemnastometrowe od 90 tys. do 100 tys. km rocznie.

Ad. 45)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że w przedmiotowej kwestii wypowiedział się w dniu 22.11.2023 r. pismem znak: PKM/ZS/ZZ/3395/2023 (odpowiedzi na pytania z części I – odpowiedź na pytanie 1 i 2).

Ad 46) do Ad. 53)

Odpowiedzi na pytania od nr 46 do nr 53 Zamawiający udzieli w późniejszym terminie.

Ad. 54)

Zamawiający nie wyraża zgody na wnioskowane przez Wykonawcę zmiany, podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Ad. 55)

1)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy § 10 ust. 1 pkt. 2 projektowanych postanowień umowy (załącznika nr 3 do SWZ) w sposób następujący:

Obecny zapis:

„1. Strony ustalają następujące kary umowne:

- 1) za zwłokę w dostawie autobusów wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w §4 pkt 1 niniejszej umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,1% ceny netto niezrealizowanej w terminie dostawy (lub części dostawy) za każdy rozpoczęty dzień zwłoki,
- 2) w przypadku gdy opóźnienie, o którym mowa w pkt 1, przekroczy 45 dni:
 - a) wysokość kar umownych, obliczonych zgodnie z pkt 1 ulega podwojeniu, tj. w 45 dniu zwłoki wysokość naliczonej kary pozostaje bez zmian, natomiast od 46 dnia zwłoki stawka za każdy dzień przekroczenia tego terminu wykonania umowy zostaje podwojona w odniesieniu do danego dnia zwłoki ponad 45 dniowy termin,
 - b) Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym”

(...)

Zapis po zmianie:

„1. Strony ustalają następujące kary umowne:

- 2) za zwłokę w dostawie autobusów wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w §4 pkt 1 niniejszej umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,1% ceny netto niezrealizowanej w terminie dostawy (lub części dostawy) za każdy rozpoczęty dzień zwłoki,
- 3) w przypadku gdy zwłoka, o której mowa w pkt 1, przekroczy 45 dni:
 - a) wysokość kar umownych, obliczonych zgodnie z pkt 1 ulega podwojeniu, tj. w 45 dniu zwłoki wysokość naliczonej kary pozostaje bez zmian, natomiast od 46 dnia zwłoki stawka za każdy dzień przekroczenia tego terminu wykonania umowy

- zostaje podwojona w odniesieniu do danego dnia zwłoki ponad 45 dniowy termin,
- b) Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym”

(...)

56)

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy, Zamawiający informuje, że przychyliła się do wniosku Wykonawcy, zmieniając tym samym zapisy §9 ust. 13 projektowanych postanowień umowy (załącznika nr 3 do SWZ) w sposób następujący:

Obecny zapis:

„13. Ponadto, Strony, zgodnie z przepisem art. 439 ustawy Pzp, przewidują zmianę wynagrodzenia należnego Wykonawcy, w wypadku udokumentowanych zmian cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją Umowy - o co najmniej 10 % względem poziomu tych cen lub kosztów związanych z wykonaniem Umowy, jakie były brane pod uwagę przez Wykonawcę przy sporządzaniu oferty stanowiącej podstawę do zawarcia Umowy.”

Zapis po zmianie:

„13. Ponadto, Strony, zgodnie z przepisem art. 439 ustawy Pzp, przewidują zmianę wynagrodzenia należnego Wykonawcy, w wypadku udokumentowanych zmian cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją Umowy - o co najmniej 15 % względem poziomu tych cen lub kosztów związanych z wykonaniem Umowy, jakie były brane pod uwagę przez Wykonawcę przy sporządzaniu oferty stanowiącej podstawę do zawarcia Umowy.”

Powyższe wyjaśnienia i zmiany stają się integralną częścią Specyfikacji Warunków Zamówienia na w/w przetarg.

Z poważaniem:

PREZES ZARZĄDU

mgr Marek Piłkuła

CZŁONEK ZARZĄDU

mgr Dorota Nowak

Załączniki:

- 1) załącznik nr 10.1 do SWZ - Wymagania szczegółowe dla autobusów dwunastometrowych - w wersji zawierającej powyższe zmiany,
- 2) załącznik nr 10.2 do SWZ - Wymagania szczegółowe dla autobusów osiemnastometrowych - w wersji zawierającej powyższe zmiany,
- 3) załącznik nr 3 do SWZ – projektowane postanowienia umowy - w wersji zawierającej powyższe zmiany.