

Warszawa, 1 kwietnia 2022 r.

Dot. postępowania o udzielenie zamówienia sektorowego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Dostawa 10 szt. autobusów miejskich standardowych niskopodłogowych (Pojazdy Maxi) zasilanych energią elektryczną i 8 szt. autobusów miejskich wielkopojemnych przegubowych niskopodłogowych (Pojazdy Mega) zasilanych energią elektryczną” nr ref. 520.261.1.9.2021.GDS

**ODPOWIEDZI NA PYTANIA WYKONAWCÓW DOT. DOKUMENTACJI
PROWADZONEGO POSTĘPOWANIA NR REF. 520.261.1.9.2021.GDS**

Pytanie 1.

W podwoziu autobusu tj. na osi przedniej oraz mechanizmie przegubu znajdują się punkty smarne wymagające obsługi codziennej. Zatem uzasadnionym będzie wymóg zastosowania systemu centralnego smarowania, który ma przewagę nad smarowaniem mechanicznym. Czy zamawiający wymaga systemu automatycznego smarowania, który będzie obsługiwała wszystkie punkty znajdujące się w podwoziu? Uzasadnienie: Zastosowanie systemu centralnego smarowania dla wszystkich punktów smarnych w podwoziu autobusu (oś przednia oraz mechanizm przegubu) zmniejszy koszty związane z obsługą serwisową. Regularne smarowanie za pomocą systemu centralnego smarowania zapewni dłuższą żywotność tych elementów. Precyzyjna ilość środka smarnego w odpowiednich częstotliwościach podana na punkty smarne za pomocą systemu centralnego smarowania spowoduje wymierne oszczędności poprzez zmniejszenie zużycia środka smarnego. Zastosowanie powyższego rozwiązania ponadto wyeliminuje „czynniki ludzkie”.

Odpowiedź 1.

Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie spełniające postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania i zaproponowane przez Wykonawcę.

Pytanie 2.

Dotyczy: Specyfikacji warunków zamówienia, Rozdział V, ust 3. Pkt 3) warunek zdolności technicznej i zawodowej dla części I

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku zdolności technicznej i zawodowej i uznania ww. warunku za spełniony w przypadku, gdy Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed terminem składania ofert (a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy to w tym okresie) dostarczył co najmniej 5 elektrycznych niskopodłogowych autobusów

miejskich (Maxi) bez określania dodatkowych wymagań w zakresie pojemności pasażerskiej czy pojemności magazynów energii.

Ze względu na specyfikę rynku i daleko posuniętą różnorodność zamówień na autobusy elektryczne żądanie wykazania się przez Wykonawców doświadczeniem w dostawach pojazdów o takich samych parametrach jak te, które są przedmiotem zamówienia, może okazać się warunkiem nadmiernym, nieproporcjonalnym do przedmiotu zamówienia. Skutkiem tego może być otrzymanie przez Zamawiającego mniejszej liczby ofert i obniżenie konkurencyjności postępowania.

Odpowiedź 2.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści SWZ.

Pytanie 3.

Dotyczy: Specyfikacji warunków zamówienia, Rozdział V, ust 3. Pkt 3) warunek zdolności technicznej i zawodowej dla części II.

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku zdolności technicznej i zawodowej i uznania ww. warunku za spełniony w przypadku, gdy Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed terminem składania ofert (a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy to w tym okresie) dostarczył co najmniej 4 elektryczne niskopodłogowe wielkopojemne przegubowe autobusy miejskie (Mega), bez określania dodatkowych wymagań w zakresie pojemności pasażerskiej czy pojemności magazynów energii.

Ze względu na specyfikę rynku i daleko posuniętą różnorodność zamówień na autobusy elektryczne żądanie wykazania się przez Wykonawców doświadczeniem w dostawach pojazdów o takich samych parametrach jak te, które są przedmiotem zamówienia, może okazać się warunkiem nadmiernym, nieproporcjonalnym do przedmiotu zamówienia. Skutkiem tego może być otrzymanie przez Zamawiającego mniejszej liczby ofert i obniżenie konkurencyjności postępowania.

Odpowiedź 3.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 2.

Pytanie 4.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział II, Pkt 10.2.

Czy Zamawiający dopuszcza jako rozwiązanie równoważne, aby prekondycjonowanie oraz ładowanie baterii automatyczne, dostosowane do czasu wyjazdu autobusu na linię, a także ewentualnie niektóre inne funkcje wymienione w tym punkcie, były realizowane w standardzie VDV261, tj. za pośrednictwem ładowarki jako przekaźnika informacji?

W takiej sytuacji aplikacja powiązana będzie z system infrastruktury ładowania.

Odpowiedź 4.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 5.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 5.4.4 oraz 5.4.5.

Czy Zamawiający dopuszcza raportowanie czasu pracy ogrzewania i czasu pracy klimatyzacji łącznie (tj. czasu pracy ogrzewania i/lub klimatyzacji)?

W autobusach Wykonawcy moduł klimatyzacji i ogrzewania (HVAC) jest zintegrowany.

Odpowiedź 5.

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 6.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 6.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie, aby system autodiagnostyki pojazdu był wyłączony w przypadku, gdy autobus nie ma załączonego ani pierwszego, ani drugiego poziomu stacyjki, ani się w tym czasie nie ładuje. W takim przypadku (tj. gdy autobus jest odstawiony i się nie ładuje) pojazdy Wykonawcy co do zasady nie generują danych na CANach ani ich nie wysyłają, ponieważ oszczędzana jest energia w instalacji niskonapięciowej (24V).

Odpowiedź 6.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie pod warunkiem, że w takim wypadku w systemie zarządzania będzie informacja o ostatniej znanej pozycji GPS pojazdu łącznie z czasem ostatniej aktywności. Informacja ta musi być widoczna w systemie zarządzania oraz musi być możliwość jej pobrania przez API.

Pytanie 7.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 9.

Czy Zamawiający dopuści jako rozwiązanie równoważne, aby autobus samodzielnie (automatycznie) wybierał optymalny typ prekondycjonowania wg VDV261, na podstawie przede wszystkim czujników w pojeździe, i odpowiednio do zadanej godziny odjazdu?

Takie rozwiązanie jest bardzo praktyczne, o ile autobusy ładują się na zewnątrz, tj. w warunkach atmosferycznych.

Odpowiedź 7.

Zamawiający udziela odpowiedzi tak jak w pytaniu 366.

Pytanie 8.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 1.

Czy Zamawiający dopuszcza, aby system był realizowany poprzez dwa podsystemy (tj. dwa rozwiązania chmurowe z oddzielnym logowaniem)? W tym jedno rozwiązanie będzie wiodące, drugie pomocnicze. Funkcjonalności będą zgodne z wymaganiami. Szczegóły do ustalenia z Zamawiającym.

W autobusach Wykonawcy standardowo udostępniany jest własny system „chmurowy”, którego funkcje mogą stanowić bardzo korzystne i jednocześnie trudno zastępowalne uzupełnienie funkcji głównego systemu.

Odpowiedź 8.

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie dwóch systemów chmurowych z zastrzeżeniem że wszystkie parametry eksploatacyjne wymienione w pkt 5.1 , 5.2 , 5.3 przywołanego w zapytaniu rozdziału będą dostępne w jednym spójnym systemie. Raportowanie może zostać wyodrębnione do podsystemu chmurowego. Zamawiający dokonał modyfikacji Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ.

Pytanie 9.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 1.

Prosimy o wyjaśnienie lub doprecyzowanie, czy wymieniając wersję „SaaS”, Zamawiający miał na myśli wersję SaaS (Software as a Service).

Odpowiedź 9.

Zamawiający potwierdza, że wymaga systemu w wersji SaaS tj. Software as a Service.

Pytanie 10.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział II, Pkt 9.5.

Poza zabezpieczeniami wbudowanymi w pojazd, w autobusach Wykonawcy, w celu zagwarantowania najwyższej dyspozycyjności i najdłuższej żywotności baterii trakcyjnych, stosowany jest zdalny monitoring baterii, tj. dane diagnostyczne i dotyczące eksploatacji baterii trakcyjnych są przesyłane przez sieć komórkową na serwery Wykonawcy (na jego koszt) i okresowo analizowane przez Wykonawcę. Taka analiza pozwala na wykrycie i wczesne wyeliminowanie, we współpracy i zgodzie z Zamawiającym, ewentualnych problemów z eksploatacją baterii trakcyjnych, co zapobiega ich przedwczesnemu zużyciu. Rozwiązanie to pozwala Wykonawcy na obniżenie ryzyka usterek baterii, co zwiększy dyspozycyjność pojazdów i jednocześnie pozwoli na kalkulację oferty znacznie korzystniejszej cenowo. Ww. dane będą zabezpieczone przed dostępem osób trzecich zgodnie z aktualnymi możliwościami technologicznymi i analizowane wyłącznie przez

uprawnione do tego osoby pracujące dla Wykonawcy. Czy Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości i wyraża zgodę?

Odpowiedź 10.

Zamawiający akceptuje proponowane rozwiązanie dotyczące zdalnego monitoringu baterii trakcyjnych na koszt Wykonawcy z zastrzeżeniem umożliwienia wglądu w system.

Pytanie 11.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział II, Pkt 9.5.4 oraz Pkt 3.4.3.6.

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, że Zamawiający, wymagając minimalnego, gwarantowanego przebiegu 180 km w każdych warunkach i ewentualnie testując to wymaganie, stosować będzie zasady dobrej praktyki eksploatacyjnej i prawidłowej jazdy kierowców. W skrajnej sytuacji, w której np. pojazd będzie w międzyczasie wykonywał bardzo długie postoje przy złej pogodzie i z otwartymi drzwiami oraz włączonym modułem klimatyzacji i ogrzewania, minimalny zasięg nie będzie możliwy do osiągnięcia (z powodów technicznych) w żadnym autobusie. Jednocześnie (nieoptymalny) styl jazdy ma wpływ na algorytm wskaźnika zasięgu – jeśli ostatnie odcinki pokonywane były w sposób skrajnie niezgodny z zasadami dobrej eksploatacji, to również zasięg z powodów technicznych zostanie zmniejszony we wskaźniku do odpowiedniego poziomu, który może być niższy niż oczekiwany.

Przy zwykłej eksploatacji zasięg gwarantowany zostanie osiągnięty.

Odpowiedź 11.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia SWZ, jednocześnie Zamawiający informuje, że eksploatacja autobusów odbywa się zgodnie z przyjętym standardem. Zamawiający systematycznie prowadzi szkolenia kierowców z ekonomicznej jazdy. Stosowane procedury wymagają, aby podczas długiego przestoju/postoju autobusu drzwi pasażerskie były zamykane.

Pytanie 12.

W związku z koniecznością wyliczenia przez Wykonawcę do oferty żywotności baterii w autobusach MAXI oraz MEGA zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o udzielenie następujących informacji i podanie oddzielnie dla autobusu MAXI i MEGA:

- ilość dni roboczych autobusu w roku,
- średnia prędkość eksploatacyjna autobusu w km/h,
- czas wyjazdu autobusu z Zajezdni autobusowej na linię (godzina-minuta-sekunda),
- ilość przejechanych kilometrów z Zajezdni autobusowej na pętlę w ciągu dnia,

- ilość przejechanych kilometrów z pętli na Zajeżdnię autobusową w ciągu dnia,
- łączna długość jednego kursu na linii w km,
- dzienna liczba kursów autobusu,
- czas (w minutach) „międzyładowania” autobusu w ciągu dnia,
- moc ładowania autobusu,
- moc ładowarki.

Odpowiedź 12.

Zamawiający odpowiadając na zadane pytanie, wskazuje następujące dane (o ile nie rozdzielono, dane są wspólne dla Pojazdu Maxi i Pojazdu Mega):

- 1. ilość dni roboczych autobusu w roku – 365 dni;**
- 2. średnia prędkość eksploatacyjna 22,5 km/h**
- 3. czas wyjazdu autobusu z Zajeżdni autobusowej na linię (godzina-minuta-sekunda) - 4:00;**
- 4. ilość przejechanych kilometrów z Zajeżdni autobusowej na pętlę w ciągu dnia:**
 - 4.1. MAXI 5 km,**
 - 4.2.MEGA 5 km;**
- 5. ilość przejechanych kilometrów z pętli na Zajeżdnię autobusową w ciągu dnia:**
 - 5.1. MAXI 5 km,**
 - 5.2.MEGA 5 km;**
- 6. łączna długość jednego kursu na linii w km: min. 5 km max. 56,8 km;**
- 7. dzienna liczba kursów autobusu, -min 12 max 20;**
- 8. czas (w minutach) „międzyładowania” autobusu w ciągu dnia – tylko ładowanie nocne;**
- 9. moc ładowania autobusu – 150 kW;**
- 10.moc ładowarki - 150 kW.**

Pytanie 13.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 1 Nadwozie, ppkt. 1.4. Całkowita liczba miejsc oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 1 Nadwozie, ppkt. 1.4. Całkowita liczba miejsc.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu MAXI , w którym całkowita liczba miejsc będzie wynosiła co najmniej 73 oraz o dopuszczenie autobusu MEGA z całkowitą liczbą miejsc co najmniej 103.

Odpowiedź 13.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania. Organizator przewozów wymaga min. 78 miejsc dla Pojazdu Maxi i 108 miejsc dla Pojazdu Mega.

Pytanie 14.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 2. Drzwi, ppkt. 2.7. Wszystkie drzwi, ppkt. 3. oraz ppkt. 4. Sterowanie drzwi z sygnalizacją świetlną i akustyczną, ppkt. 6.6. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 2. Drzwi, ppkt. 2.7. ppkt. 3

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o unifikację przycisków, w tym także ich „świecenia” z przyciskami już eksploatowanymi przez Zamawiającego.

Przyciski „aktywne” byłyby podświetlane na kolor zielony, przycisk „potwierdzenie przyciśnięcia” podświetlany byłoby na krótko w kolorze czerwonym natomiast przyciski „nieaktywne” by nie świeciły.

Jednocześnie prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, czy Zamawiający przez przyciski dotykowe rozumie przyciski sensoryczne?

Odpowiedź 14.

Zamawiający dopuszcza przyciski sensoryczne.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika 1.1. i 1.2. do SWZ., modyfikacja w załączeniu do niniejszego pisma.

Pytanie 15.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia –Autobusy MAXI , II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 2. Drzwi, ppkt. 2.7. Wszystkie drzwi, ppkt. 4. Sterowanie drzwi z sygnalizacją świetlną i akustyczną, ppkt. 6.7. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 2. Drzwi, ppkt. 2.7. Wszystkie drzwi, ppkt. 6.7.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie trzystopniowego przycisku „AUTO”, w rozumieniu sterowania manualnego, półautomatycznego oraz w pełni automatycznego sterowania drzwiami.

Odpowiedź 15.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 16.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.2.2. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.2.2.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie , w którym zamontowana roleta boczna z lewej strony będzie ręcznie obsługiwana przez kierowcę. Roleta przednia będzie sterowana elektrycznie.

Odpowiedź 16.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 17.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.4. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.4.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie lusterek zewnętrznych zabudowanych na pełnych ramionach, które spełniają wymagania Zamawiającego oraz odpowiednio pasują do designu autobusu.

Odpowiedź 17.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 18.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.10. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.4.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie lodówki o pojemności zapewniającej zamieszczenie jednego pojemnika 1,5 litrowego (butelki lub bidonu).

Odpowiedź 18.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 19.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.3. Uchwyty do napojów, ppkt. 1. . oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.3. Uchwyty do napojów, ppkt.1

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie uchwytu do napojów bez regulacji średnicy butelki/kubka/bidonu, który zapewnia odpowiednią stabilność dla tych pojemników.

Odpowiedź 19.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 20.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.4. Zestaw wskaźników i kierownica ppkt. 1. . oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.4. Zestaw wskaźników i kierownica, ppkt.1

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym sterowanie radiem będzie realizowane w oparciu o ergonomiczny, specjalnie dedykowany, w tym celu „pilot” umieszczony w obrębie kolumny kierownicy.

Odpowiedź 20.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 21.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.4. Zestaw wskaźników i kierownica ppkt. 3.5 i 3.6. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.4. Zestaw wskaźników i kierownica, ppkt.3.5.i 3.6.

Prosimy Zamawiającego o rezygnację z wymogów prezentacji poziomu naładowania i rezerwy prądu do przejechania 50 km z możliwością zmiany zakresu oraz rezygnację rejestracji w systemie pojazdu sygnału rezerwy, a także wskaźnika zasięgu gwarantowanego zgodnego z deklaracją producenta.

Informacja o rozerwie będzie się pojawiać od momentu osiągnięcia granicy poziomu naładowania baterii trakcyjnych 20%.

Odpowiedź 21.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 22.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt. 4.3. Poręcze, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu-przestrzeń - pasażerska, ppkt. 4.3. Poręcze, ppkt. 1.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie poręczy wykonanych ze stali wzmocnionej antykorozyjnie, polakierowanych proszkowo na kolor żółty i śruby mocujące wykonane z materiałów nierdzewnych.

Odpowiedź 22.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 23.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt. 4.3. Poręcze, ppkt. 3. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu-przestrzeń - pasażerska, ppkt. 4.3. Poręcze, ppkt. 3.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o rezygnację z wymogu w zakresie przycisków „wkłęsłych”, których Zamawiający na przestrzeni ostatnich lat w prowadzonych postępowaniach przetargowych na autobusy komunikacji miejskiej nie wymagał i zunifikowanie tego wymogu z przyciskami zabudowanymi w już eksploatowanych przez Zamawiającego autobusach.

Odpowiedź 23.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 1.1. Szczegółowego Opisu Przedmiotu Zamówienia – Autobusy Maxi oraz Załącznika nr 1.2. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MEGA. Treść modyfikacji w załączeniu do pisma.

Pytanie 24.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt. 4.4. Siedzenia pasażerskie, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu-przestrzeń - pasażerska, ppkt. 4.4. Siedzenia pasażerskie, ppkt. 1.

Czy Zamawiający dopuści szkielet fotela wykonany z wysokiej jakości „mikroporowatego” tworzywa sztucznego, wandaloodpornego oraz odpornego na ścieranie, zabrudzenia i przecięcia, który gwarantuje wieloletnią eksploatację fotela?

Odpowiedź 24.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 25.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1. Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.1 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1 Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.1.

Czy Zamawiający dopuści stosowany w naszych autobusach wysokowydajny, konwektorowo-nawiewny system ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, o wyciszonej konstrukcji pracy?

Odpowiedź 25.

Zamawiający dokonał modyfikacji Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ.

Pytanie 26.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1. Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.2 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1 Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.2.

Czy Zamawiający zaakceptuje w pełni automatyczny system ogrzewania i klimatyzacji, pracujący zgodnie obszarem komfortu termicznego wnętrza pojazdu, ustalonego zgodnie z VDV 236, z możliwością ustalenia przez kierowcę zadanej temperatury wg jednej z trzech dostępnych zaprogramowanych krzywych temperatur wnętrza?

Odpowiedź 26.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 27.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1. Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.4 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1 Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.4.

Zwracamy się do Zamawiającego, o dopuszczenie autobusu wyposażonego w agregat grzewczy spełniający wymagania Zamawiającego, bez sterownika z zegarem, który technicznie a w szczególności ze względów bezpieczeństwa eksploatacyjnego, w naszym autobusie elektrycznym nie jest zabudowywany.

Odpowiedź 27.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 28.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 9. Zespół napędowy, ppkt. 9.5. Baterie (magazyn energii), ppkt. 10 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 9. Zespół napędowy, ppkt. 9.5. Baterie (magazyn energii), ppkt. 10.

Producent implementował do konstrukcji autobusu elektrycznego szereg rozwiązań mających na celu zagwarantowanie optymalnych warunków pracy agregatów (ciągłe monitorowanie temperatur ich pracy) oraz zachowanie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Silniki trakcyjne, umieszczone w osi napędowej, chłodzone są cieczą w sposób ciągły. Dodatkowo zastosowano system monitoringu i detekcji nadmiernego grzania się poszczególnych ogniw. Nadmierne grzanie się pojedynczego ogniwa, powoduje odłączenie całego paku baterii, gdy tylko wystąpi takie zagrożenie.

Układ gaszenia w naszych autobusach obejmuje agregat (urządzenie) grzewczy, który jest zasilany paliwem ciekłym (olej napędowy).

Na rynku pojazdów elektrycznych, w tym także autobusów nie są montowane przez producentów autobusów systemy gaszenia ponieważ takie systemy na dzień dzisiejszy nie istnieją. Służby ratownicze w przypadkach wystąpienia pożaru akumulatorów jedynie pozwalają na kontrolowane wypalenie się do końca magazynów energii, gdyż nawet one nie dysponują odpowiednim sprzętem, aby je skutecznie ugasić.

W naszych autobusach zastosowano filozofię maksymalnego uniknięcia sytuacji, które mogły by prowadzić do pożaru, odcinając już na poziomie jedynie podwyższonej temperatury pracy pojedynczego ogniwa cały pak baterii z odpowiednim komunikatem na pulpicie kierowcy w celu kontroli serwisowej. Droga technicznego wykluczenia możliwości pożaru według nas jest dużo bardziej zasadna i efektywna, niż oferowanie pozornych rozwiązań, które w praktyce niewiele przyniosą, a jedynie sprawiają wrażenie swojej skuteczności.

Prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie technicznego rozwiązania zapobiegania i ochrony przed pożarem zastosowanego w naszych autobusach, opisanego powyżej.

Odpowiedź 28.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 29.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.2. Oś przednia oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.2. Oś przednia.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie osi przedniej z zawieszeniem niezależnym ze stabilizatorem, który ze względów bezpieczeństwa tj. stabilnego prowadzenia pojazdu w naszych autobusach jest zabudowywany seryjnie.

Odpowiedź 29.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 30.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.3. Zawieszenie, ppkt. 2 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.3. Zawieszenie, ppkt.2.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie przycisku podświetlanego permanentnie czerwona diodą z prawej strony kierowcy realizującego funkcję „przykłąku”.

Odpowiedź 30.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 31.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.4. Układ kierowniczy, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.4. Układ kierowniczy, ppkt.1.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie układu kierowniczego z hydrauliczno-elektrycznym wspomaganie.

Odpowiedź 31.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 32.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.5. Koła i ogumienie, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.5. Koła i ogumienie, ppkt.1.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie aluminiowych obręczy kół.

Odpowiedź 32

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 33.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 12. Układ chłodzenia, ppkt. 12.1. Układ chłodzenia, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 12. Układ chłodzenia, ppkt. 12.1. Układ chłodzenia, ppkt.1.

Konstrukcja opasek tzw. śrub ślimakowych, przekroje przewodów, grubość i rodzaj materiału przewodu elastycznego stosowane w naszym koncernie, zapewniają trwałą szczelność połączenia, niezależnie od przedziału temperatur zewnętrznych i temperatur transportowanego medium, a kompensacja termiczna zapewniona jest przez dodatkowe sprężyny płaskie umieszczone na śrubach ślimakowych. Rozwiązanie takie jest powszechnie stosowane w naszych autobusach jako najbardziej skuteczne i trwałe, również w autobusach eksploatowanych już przez Zamawiającego. Czy zamawiający dopuści zastosowanie na połączeniach elementów elastycznych, elastyczne opaski zaciskowe tzw. śruby ślimakowe wyposażone w sprężyny płaskie?

Odpowiedź 33.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 34.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 16. Instalacja elektryczna, ppkt. 16.3. Akumulatory inst. 24V, ppkt. 3. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 16. Instalacja elektryczna, ppkt. 16.3. Akumulatory inst. 24V, ppkt.3.

Czy Zamawiający dopuści akumulatory odporne na silne wstrząsy w pracy cyklicznej o pojemności min. 220 Ah x 2, bez włókien szklanych?

Odpowiedź 34.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 35.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 18. Oświetlenie, ppkt. 18.1. Oświetlenie zewnętrzne

pojazdu, ppkt.1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 18. Oświetlenie, ppkt. 18.1. Oświetlenie zewnętrzne, ppkt.1.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie światła cofania i tylnych przeciwmgłowych, w których zastosowane są trwałe i energooszczędne żarówki?

Zastosowanie technologii LED, szczególnie w przypadku światła STOP i kierunkowskazów ma swoje uzasadnienie w poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Duże znaczenie ma tu szybkość przepływu informacji do innych uczestników ruchu o rozpoczęciu procesu hamowania czy zamiarze zmiany kierunku ruchu.

Czas upływający od włączenia do pojawienia się sygnału świetlnego jest w przypadku LED o kilkadziesiąt milisekund krótszy niż w przypadku żarówek. Ponieważ rola i charakter pracy światła przeciwmgłowych jest zupełnie inny, optymalnym jest nadal wykorzystanie żarówek.

Odpowiedź 35.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 36.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 18. Oświetlenie, ppkt. 18.3. Oświetlenie strefy drzwi, ppkt. 2, ppkt.1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 18. Oświetlenie, ppkt. 18.3. Oświetlenie strefy drzwi, ppkt. 2.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie oświetlenie obszaru I, II, i III drzwi, które będzie realizowane poprzez oświetlenie wewnętrzne wzmocnione świecące na zewnątrz oraz dodatkowo podświetlenie LED zamontowane we wszystkich progach autobusów?

Powyższe rozwiązanie gwarantuje bardzo dobre oświetlenie okolicy drzwi oraz nie powoduje oślepiania pasażerów.

Odpowiedź 36.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 37.

Dotyczy: Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 10. Kamery zewnętrzne, ppkt. 2.2.

Prosimy Zamawiającego o umieszczenie zewnętrznej kamery z prawej strony zabudowanej za przegubem skierowanej do tyłu umożliwiające obserwację przestrzeni przy wsiadaniu i wysiadaniu pasażera. Rozwiązanie takie przeciwdziała brudzeniu się kamery i ograniczania jej widoczności.

Odpowiedź 37.

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 38.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, III. Wymagania techniczne dot. wyposażenia elektronicznego systemu informacji pasażerskiej, monitoringu, łączności radiowej oraz systemów bezpieczeństwa, Pkt. 15. Systemy bezpieczeństwa, ppkt.1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, III. Wymagania techniczne dot. wyposażenia elektronicznego systemu informacji pasażerskiej, monitoringu, łączności radiowej oraz systemów bezpieczeństwa, Pkt. 15. Systemy bezpieczeństwa, ppkt.1.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym autobus wyposażony będzie w radarowy system antykolizyjny, z aktywnymi czujnikami radarowymi martwego pola z prawej strony pojazdu, wywołujący alarm w postaci wibracji fotela kierowcy oraz optyczny (światlny: kolor żółty i czerwony), w przypadku zaistnienia ryzyka kolizji ?

Proponowane rozwiązanie zapewnia dostarczanie informacji nawet przy silnym nagłośnieniu wnętrza autobusu. System wykrywa pieszych, rowerzystów, motocyklistów, etc. jest aktywny podczas jazdy i ignoruje pasażerów wsiadających i wysiadających z pojazdu.

Odpowiedź 38.

Zamawiający dokonał modyfikacji Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ.

Pytanie 39.

Dotyczy: Specyfikacji warunków zamówienia, Rozdział X, ust 8. ppkt a) dla części I oraz ust 8. ppkt b) dla części II.

Czy Zamawiający zaakceptuje złożenie testu SORT-2 dla autobusu:

- tego samego typu jak autobus oferowany
- wyposażonego w baterie tego samego typu o maksymalnej przewidzianej przez producenta pojazdu pojemności dla danego typu autobusu zgodnego z autobusem oferowanym
- wyposażonego w silnik tego samego producenta jak w autobusie oferowanym
- wyposażonego na osi przedniej w opony o rozmiarze 315/60 zamiast jak w oferowanym autobusie 275/70
- dla którego wystawiona jest homologacja.

Odpowiedź 39.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści SWZ.

Pytanie 40.

Dot. § 9 ust. 3 Wzoru Umowy (Załącznik 5.1. i 5.2) – Wykonawca wnosi o obniżenie limitu kar umownych z 30% wynagrodzenia brutto na 20% wynagrodzenia brutto. Wykonawca zauważa, że obecnie określona wartość kary umownej jest zawyżona i nierynkowa, a przy obciążeniu Wykonawcę dużym i nieuzasadnionym ryzykiem kontraktowym, w stopniu wykraczającym ponad *uzasadnione* potrzeby Zamawiającego.

Odpowiedź 40.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 41.

Dot. § 14 ust. 1 pkt 6) Wzoru Umowy (Załącznik 5.1 i 5.2) – Wykonawca zwraca się z wnioskiem o modyfikację wskazanej przesłanki umożliwiającej odstąpienie od Umowy przez Zamawiającego. W treści bowiem Zamawiający wskazuje, że będzie uprawniony do odstąpienia od Umowy, jeżeli poziom naliczonych kar umownych przekroczy 10% wynagrodzenia umowy brutto. Taki limit pozostaje w całkowitej sprzeczności z postanowieniami umownymi dotyczącymi samej kary umownych i ich limitów, gdzie Zamawiający wprost wskazuje, że limitem kar umownych jest naliczenie ich na poziomie 30% wynagrodzenia brutto (Wykonawca jednocześnie odrębnym pytaniem wnioskuję o obniżenie tego limitu). W ocenie Wykonawcy za całkowicie bezzasadne i skrajnie ryzykowne dla wykonawcy należy uznać uprawnienie Zamawiającego do odstąpienia od umowy przy wykorzystaniu 10% limitu kary umownych, podczas gdy umownie wykonawca limit ten ma faktycznie znacznie wyższy. Takie rozwiązanie stawia wykonawcę w niepewnej sytuacji co do pewności trwania kontraktu, jak również uniemożliwia mu de facto oszacowanie ryzyk kontraktowych na etapie kalkulacji oferty. W związku z powyższym, Wykonawca wnosi o zrównanie poziomu limitu kar umownych upoważniającego Zamawiającego do odstąpienia od Umowy z limitem wskazanym w § 9 Wzoru Umowy.

Odpowiedź 41.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 5.1. i 5.2. do SWZ.

Pytanie 42.

Dotyczy SWZ Rozdział V pkt 3 Część I ppkt 3

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu Wykonawcę, który wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed terminem składania ofert, dostarczył co najmniej 10 elektrycznych niskopodłogowych autobusów miejskich (Maxi), a każdy dostarczony autobus spełniał następujące wymagania:

- a) długość co najmniej 11,5m
- b) łączna ilość miejsc co najmniej 70

c) minimalna pojemność nominalna akumulatorów (magazynów energii) 390kWh

d) został dopuszczony do ruchu zgodnie z przepisami kraju, w którym nastąpiła dostawa

Odpowiedź 42.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 2.

Pytanie 43.

Dotyczy SWZ Rozdział V pkt 3 Część II ppkt 3

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu Wykonawcę, który wykaże, że jest w trakcie realizacji umowy na dostawę gazowych niskopodłogowych wielkopojemnych przegubowych autobusów miejskich (Mega) oraz w okresie ostatnich 3 lat przed terminem składania ofert, dostarczył co najmniej 10 elektrycznych niskopodłogowych autobusów miejskich (Maxi), a każdy dostarczony autobus spełniał następujące wymagania:

a) długość co najmniej 11,5m

b) łączna ilość miejsc co najmniej 70

c) minimalna pojemność nominalna akumulatorów (magazynów energii) 390kWh

d) został dopuszczony do ruchu zgodnie z przepisami kraju, w którym nastąpiła dostawa

Odpowiedź 43.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 2.

Pytanie 44.

Dotyczy SWZ Rozdział X pkt 6 ppkt 8

Zamawiający wymaga, aby przedstawiony wraz z ofertą Raport Techniczny z testu SORT2 był wykonany według wytycznych UITP2 przez niezależną jednostkę upoważnioną do wykonania takiego testu. Zgodnie z posiadaną przez Wykonawcę wiedzą dokument UITP2 nie istnieje. W związku z tym zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie tej kwestii oraz dopuszczenie raportu z badań obejmującego pomiar zużycia energii elektrycznej w teście jezdnym SORT2, według wytycznych dokumentów:

☐ UITP SORT Project – Standardized on-road test cycles; D/2014/0105/1

☐ UITP Project E-SORT – Cycles for electric vehicles; D2017/0105/9

Odpowiedź 44.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści SWZ. Modyfikacja w załączeniu do pisma.

Pytanie 45.

Dotyczy SWZ Rozdział X pkt 6 ppkt 8 lit. a)

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby załączony do oferty na Część I Raport Techniczny z testu SORT2 był wykonany dla autobusu:

- (i) tego samego typu jak autobus oferowany,
- (ii) wyposażonego w baterię o minimalnej pojemności 399 kWh,
- (iii) wyposażonego w silnik tego samego producenta jak w autobusie oferowanym,
- (iv) wyposażonego w ten sam rozmiar opon jak w autobusie oferowanym,
- (v) dla którego wystawiona jest homologacja ?

Odpowiedź 45.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 39.

Pytanie 46.

Dotyczy SWZ Rozdział X pkt 6 ppkt 8 lit. b)

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby w przypadku składania oferty na Część II Wykonawca zadeklarował zużycie energii dla oferowanego autobusu, a Raport Techniczny z Testu SORT2 dostarczył na 10 dni przed pierwszą dostawą autobusów?

Odpowiedź 46.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 47.

Dotyczy SWZ Rozdział XIV Część I pkt 4 T3A oraz Część II pkt 6 T3B

Ponieważ Zamawiający wymaga dużej pojemności magazynu energii, zdaniem Wykonawcy punktacja za zaoferowanie autobusu, w którym cały magazyn energii zostanie zabudowany na dachu jest niezasadna. Ze względów technicznych umieszczenie wszystkich magazynów energii na dachu spowoduje podniesienie środka ciężkości autobusu, co z kolei będzie miało wpływ na pogorszenie parametrów trakcyjnych pojazdu. Ponadto takie zapisy zawężają konkurencję w przedmiotowym postępowaniu, a tym samym mogą zmniejszyć szanse Zamawiającego na uzyskanie możliwie najkorzystniejszej ceny ofertowej. W związku z powyższym prosimy o usunięcie Składownika T3A z kryterium oceny ofert.

Odpowiedź 47.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 48.

Dotyczy SWZ SWZ Rozdział XIV Część I pkt 4 T5A oraz Część II pkt 6 T5B

Zamawiający przyznaje największą ilość punktów za wykonanie konstrukcji nadwozia autobusu ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii w zamkniętym cyklu technologicznym dla całego zamówienia. Wynika z tego, że Zamawiający wbrew powszechnej wiedzy technicznej preferuje wykonanie konstrukcji nadwozia autobusu przy użyciu technologii zabezpieczenia antykorozyjnego metodą kataforezy całopojazdowej, a zgodnie z technologiami dostępnymi na rynku, skuteczniejsze zabezpieczenie antykorozyjne uzyskuje się poprzez konstrukcję szkieletu wykonaną ze stali nierdzewnej. Z uwagi na powyższe, niewątpliwym jest, że technologia kataforezy z technicznego punktu widzenia, nie powinna być preferowana przez Zamawiającego, tj. punktowana na poziomie 10 pkt, a technologia zdecydowanie lepsza, tj. zastosowanie stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) punktowane na poziomie 3 pkt. Zdaniem Wykonawcy zastosowanie stali nierdzewnej jest metodą zdecydowanie lepszą jakościowo i technologicznie oraz bezpieczniejszą dla Zamawiającego, gdyż samo zastosowanie tego typu materiału wyklucza możliwość jego korozji. Z tego względu wnosimy o zmianę punktacji i przyznanie ofercie, w której Wykonawca wskaże konstrukcję nadwozia wykonaną ze stali nierdzewnej (zgodnie z PN-EN 10088) - 10 pkt.

Odpowiedź 48.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 49.

Dotyczy Załącznik nr 1.1 Rozdział II pkt 1. ppkt 1.4

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym łączna liczba miejsc wyniesie co najmniej 72?

Odpowiedź 49.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 13.

Pytanie 50.

Dotyczy Załącznik nr 1.1 oraz Załącznik nr 1.2 Rozdział II pkt 3.1. ppkt 3.3.1.

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na lewe zewnętrzne okno kierowcy przesuwane (sterowane mechanicznie)?

Odpowiedź 50.

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 51.

Dotyczy Załącznik nr 1.1 oraz Załącznik nr 1.2 Rozdział II pkt 3.6. ppkt 2.2.3

Czy Zamawiający dopuści fotel kierowcy z wielostopniową regulacją w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy?

Odpowiedź 51.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 52.

Dotyczy Załącznik nr 1.1 oraz Załącznik nr 1.2 Rozdział II pkt 5.1. ppkt 1

Czy Zamawiający dopuści szybę czołową dzieloną w pionie z oddzielną szybą wyświetlacza?

Odpowiedź 52.

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 53.

Dotyczy Załącznik nr 1.1 oraz Załącznik nr 1.2 Rozdział II pkt 5.2. ppkt 1

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie okien przesuwanych?

Odpowiedź 53.

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 54.

Dotyczy Załącznik nr 1.1 oraz Załącznik nr 1.2 Rozdział II pkt 16.3. ppkt 1

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zamontowanie akumulatorów na obrotowej platformie zabezpieczonej przed samoczynnym wysuwaniem się?

Odpowiedź 54.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 55.

Dotyczy Załącznik nr 1.1 Rozdział II pkt 9.5. ppkt 2

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na minimalną pojemność brutto akumulatorów wynoszącą 350 kWh, przy założeniu, że pojemność netto nie będzie mniejsza od 300 kWh? Zamawiający wymagając minimalnej pojemności brutto 440 kWh ogranicza konkurencję

do jednego z Wykonawców, co wpłynie na otrzymanie zawyżonych i niekorzystnych ofert cenowych na przedmiot zamówienia.

Odpowiedź 55.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 56.

Dotyczy Załącznik nr 1.2 Rozdział I pkt 1.3.

Czy Zamawiający dopuści autobusy prototypowe?

Odpowiedź 56.

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 57.

Dotyczy Załącznik nr 1.2 Rozdział I pkt 1.6.3.

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby oferowane autobusy posiadały aktualne Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu wraz z załącznikami na 10 dni przed dostawą pierwszej partii autobusów?

Odpowiedź 57.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 58.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na cesję przysługującej Wykonawcy wierzytelności po wcześniejszym uzyskaniu pisemnej zgody Zamawiającego?

Odpowiedź 58.

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 59.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §4 ust. 13 i ust. 17

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu do 5 dni roboczych.

Odpowiedź 59.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania. Zamawiający przyjmuje, że Wykonawca dostarczy autobusy sprawne technicznie oraz zgodne z umową.

Pytanie 60.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §7 ust. 7 pkt 4)

Zwracamy się z prośbą o usunięcie tego zapisu.

Odpowiedź 60.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 61.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §9

W §9 projektu umowy wysokość niektórych kar umownych naliczana jest od kwot brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wartość brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 16 ustawy Prawo zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, co oznacza, że ostatecznie będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy

krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że ewentualne kary umowne płacone przez wykonawcę zagranicznego będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę §9 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych kwoty netto.

Odpowiedź 61.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 62.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §9 ust. 1

Zwracamy się z prośbą o obniżenie wysokości kar umownych:

- w pkt 1 do 10%
- w pkt 2 do 1.000,00 zł
- w pkt 3, 5 i 9 do 200,00 zł
- w pkt 4, 7, 8, 13, 14 i 15 do 100,00 zł
- w pkt 6 i 10 do 500,00 zł
- w pkt 11 i 12 do 300,00 zł

Odpowiedź 62.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja w załączniku do pisma.

Pytanie 63.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §9 ust. 3

Zwracamy się z prośbą o obniżenie wysokości kary umownej do 20%.

Odpowiedź 63.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 40.

Pytanie 64.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §9 ust. 4

Zwracamy się z prośbą o usunięcie tego zapisu.

Odpowiedź 64.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 65.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §13

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie jakie dokładnie zjawiska/okoliczności Zamawiający uzna za siłę wyższą.

Odpowiedź 65.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 66.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §14 ust. 1 pkt 2

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu powyżej 60 dni.

Odpowiedź 66.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 67.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §14 ust. 1 pkt 6

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę §14 ust. 1 pkt 6 na następujące brzmienie: „poziom naliczonych kar umownych przekracza 20% wynagrodzenia Umowy brutto o którym mowa w § 8 ust 1;”?

Odpowiedź 67.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 41.

Pytanie 68.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §17 ust. 17

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie czasu na potwierdzenie otrzymania zgłoszenia reklamacyjnego do 1 dnia roboczego pod warunkiem, że zgłoszenie reklamacyjne wpłynie do Wykonawcy w dniu roboczym (od poniedziałku do piątku) maksymalnie do godz. 14:00.

Odpowiedź 68.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 5.1 i 5.2 do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 69.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §17 ust. 18

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu do 7 dni roboczych.

Odpowiedź 69.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 5.1 i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 70.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §17 ust. 21

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę §17 ust. 21 na następujące brzmienie: „W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia części zamiennych w terminie nie dłuższym niż 7 dni robocze licząc od daty złożenia zamówienia, a w przypadkach szczególnych jedynie za pisemną zgodą Zamawiającego, w terminie nie dłuższym niż 14 dni liczonych od daty złożenia zamówienia”?

Odpowiedź 70.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 71.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §17 ust. 31

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę §17 ust. 31 na następujące brzmienie:
„Zamawiający, po wystąpieniu wad masowych może żądać dostarczenia przez Wykonawcę Pojazdów zastępczych w miejsce Pojazdów wyłączonych z eksploatacji w terminie do 30 dni od daty zawiadomienia Wykonawcy. Koszty dostarczenia pojazdów zastępczych obciążają Wykonawcę.”?

Odpowiedź 71.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 72.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §17 ust. 37

Prosimy o potwierdzenie, że koszty napraw nieobjętych gwarancją (w tym wypadkowych) będą pokrywane przez Zamawiającego.

Odpowiedź 72.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 73.

Dotyczy Załącznik nr 5.1 oraz Załącznik nr 5.2 Postanowienia Umowy §18 ust. 4

Prosimy o wyjaśnienie, gdyż w §18 ust. 4 jest mowa o 10 letniej gwarancji na pojazd, tymczasem Zamawiający zgodnie z §17 ust. 3 pkt 3 wymaga 36 miesięcznej gwarancji na cały pojazd od daty podpisania Protokołu Odbioru Pojazdu.

Odpowiedź 73.

Zamawiający dokonuje modyfikacji Załącznika nr 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 74.

Dotyczy Załącznik nr 5 Umowa serwisowa §2 ust. 6 pkt 2

Prosimy o wydłużenie terminu do 5 dni roboczych.

Odpowiedź 74.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 75.

Dotyczy Załącznik nr 5 Umowa serwisowa §4 ust. 5

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu do 4 dni roboczych.

Odpowiedź 75.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 76.

Dotyczy Załącznik nr 5 Umowa serwisowa §4 ust. 10

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu do 1 dnia roboczego.

Odpowiedź 76.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 5 do Załącznika 5.1 i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 77.

Dotyczy Załącznik nr 5 Umowa serwisowa §4 ust. 11

Prosimy o wydłużenie terminu do 7 dni roboczych.

Odpowiedź 77.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 78. Pytanie

Dotyczy Załącznik nr 5 Umowa serwisowa §4 ust. 17

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę §4 ust. 17 na następujące brzmienie: „Wykonawca zobowiązuje się do przedłużenia gwarancji określonej w Umowie Głównej o liczbę dni oczekiwania na dostarczenie części zamiennych i podzespołów do naprawy Pojazdu oraz jeden dzień niezbędny na wykonanie naprawy. Przedłużenie gwarancji liczone będzie od pierwszego dnia po upływie terminu na dostawę części zamiennych i podzespołów do naprawy.”?

Odpowiedź 78.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 79.

Dotyczy Załącznik nr 5 Umowa serwisowa §4 ust. 18

Zwracamy się z prośbą o wydłużenie terminu do 14 dni roboczych.

Odpowiedź 79.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 5 do Załącznika 5.1 i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 80.

Dotyczy Załącznik nr 5 Umowa serwisowa §5 ust. 2 pkt 1

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę §5 ust. 2 pkt 1 na następujące brzmienie: „stawka rozliczeniowa za godzinę pracy – 150,00 PLN netto powiększona o podatek VAT w wysokości 23% tj. 34,50 zł co daje 184,50 zł brutto. Po każdym roku obowiązywania umowy stawka będzie waloryzowana o wartość średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego”?

Odpowiedź 80.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 81.

Dotyczy Załącznik nr 5 Umowa serwisowa §6 ust. 6

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu do 4 dni?

Odpowiedź 81.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 82.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 1.8 (Sztuczny hałas)

Zamawiający umieścił następujący zapis: „ Pojazd musi być wyposażony w automatyczny system tzw. „sztuczny hałas” –tzn. w system emitujący dźwięk ostrzegający o zbliżaniu się autobusu aktywowany przy prędkości poniżej 30 km/h. Aktywacja/dezaktywacja „hałasu” dodatkowym przyciskiem w kabinie kierowcy.”

W związku z faktem, że pojazdy elektryczne homologacyjnie muszą mieć zamontowany emiter hałasu działający przy niskich prędkościach, uruchamiany i wyłączany automatycznie, gdy poruszający się pojazd osiągnie odpowiedni poziom hałasu jazdy wnosimy o modyfikację powyższego zapisu w taki sposób, aby urządzenia prawnie

wymagane prawnie spełniały oczekiwania Zamawiającego. Powyższe wymagane przepisami urządzenie nie może być sterowane przez kierowcę, gdyż mogłoby to doprowadzić do wypadku w przypadku celowego lub przypadkowego wyłączenia urządzenia przez prowadzącego pojazd. Stąd wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania fabrycznego działającego autonomicznie, dopasowującego natężenie szumu do prędkości pojazdu bez możliwości aktywacji/ dezaktywacji przez kierowcę.

Odpowiedź 82.

Zamawiający dokonuje modyfikacji Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 83.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 1.8 (Sztuczny hałas) Zamawiający umieścił następujący zapis: „Pojazd musi być wyposażony w automatyczny system tzw. „sztuczny hałas” –tzn. w system emitujący dźwięk ostrzegający o zbliżaniu się autobusu aktywowany przy prędkości poniżej 30 km/h. Aktywacja/dezaktywacja „hałasu” dodatkowym przyciskiem w kabinie kierowcy.”

W związku z faktem, że pojazdy elektryczne homologacyjnie muszą mieć zamontowany emiter hałasu działający przy niskich prędkościach, uruchamiany i wyłączany automatycznie, gdy poruszający się pojazd osiągnie odpowiedni poziom hałasu jazdy wnosimy o modyfikację powyższego zapisu w taki sposób, aby urządzenia prawnie wymagane prawnie spełniały oczekiwania Zamawiającego. Powyższe wymagane przepisami urządzenie nie może być sterowane przez kierowcę, gdyż mogłoby to doprowadzić do wypadku w przypadku celowego lub przypadkowego wyłączenia urządzenia przez prowadzącego pojazd. Stąd wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania fabrycznego działającego autonomicznie, dopasowującego natężenie szumu do prędkości pojazdu bez możliwości aktywacji/ dezaktywacji przez kierowcę.

Odpowiedź 83.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 82.

Pytanie 84.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 2.7 (Wszystkie drzwi) w podpunkcie 3. Zamawiający umieścił następujący zapis: „Podświetlane przyciski „STOP” zamontowane na słupkach pionowych w przedziale pasażerskim dotykowe (przycisk aktywny w kolorze czerwonym, nieaktywny w kolorze zielonym).” Wnosimy o doprecyzowanie, czy powyższy zapis dot. montażu przycisków na poręczach pionowych czy na słupkach między szybami. Wnosimy również o doprecyzowanie, czy podświetlenie przycisków w kolorze zielonym ma być aktywne po uruchomieniu silnika czy już po włączeniu zapłonu.

Odpowiedź 84.

Zamawiający informuje, że postanowienie dotyczy umieszczenia przycisku na poręczach pionowych oraz, że podświetlenie przycisków w kolorze zielonym ma być aktywne po uruchomieniu silnika.

Pytanie 85.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 2.7 (Wszystkie drzwi) w podpunkcie 3. Zamawiający umieścił następujący zapis: „Podświetlane przyciski „STOP” zamontowane na słupkach pionowych w przedziale pasażerskim dotykowe (przycisk aktywny w kolorze czerwonym, nieaktywny w kolorze zielonym).” Wnosimy o doprecyzowanie, czy powyższy zapis dot. montażu przycisków na poręczach pionowych czy na słupkach między szybami. Wnosimy również o doprecyzowanie, czy podświetlenie przycisków w kolorze zielonym ma być aktywne po uruchomieniu silnika czy już po włączeniu zapłonu.

Odpowiedź 85.

Zamawiający informuje, że postanowienie dotyczy umieszczenia przycisku na poręczach pionowych oraz, że podświetlenie przycisków w kolorze zielonym ma być aktywne po uruchomieniu silnika.

Pytanie 86.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.1 (Kabina kierowcy i jej wyposażenie) w podpunkcie 3.3 Zamawiający umieścił następujący zapis: „ zamykany schowek na bagaż podręczny kierowcy o wymiarach co najmniej min. szer. 45 cm, wys. 35 cm, gł. 30 cm.” Wnosimy o potraktowanie powyższego punktu w zakresie wymiarów jako zalecanego. Schowki w kabinie kierowcy projektowane są pod konkretny pulpit i kokpit w kabinie kierowcy, określenie powyższych wymiarów wyklucza Wykonawców posiadających inne wymiary schowków. Wnosimy również o zaakceptowanie schowka o wymiarach: szer.60, cm, wys. 53,6. gł. 24 cm. Jest to rozwiązanie fabryczne stosowane w naszych pojazdach, spójne z kabiną kierowcy i bardzo ergonomiczne w codziennej eksploatacji.

Odpowiedź 86.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 87.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.1 (Kabina kierowcy i jej wyposażenie) w podpunkcie 3.3 Zamawiający umieścił następujący zapis: „ zamykany schowek na bagaż podręczny kierowcy o wymiarach co najmniej min. szer. 45 cm, wys. 35 cm, gł. 30 cm.” Wnosimy o potraktowanie powyższego punktu w

zakresie wymiarów jako zalecanego. Schowki w kabinie kierowcy projektowane są pod konkretny pulpit i kokpit w kabinie kierowcy, określenie powyższych wymiarów wyklucza Wykonawców posiadających inne wymiary schowków. Wnosimy również o zaakceptowanie schowka o wymiarach: szer.60, cm, wys. 53,6. gł. 24 cm. Jest to rozwiązanie fabryczne stosowane w naszych pojazdach, spójne z kabiną kierowcy i bardzo ergonomiczne w codziennej eksploatacji.

Odpowiedź 87.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 88.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.1 (Kabina kierowcy i jej wyposażenie) w podpunkcie 3.4 Zamawiający umieścił następujący zapis: „ trzy lusterka zewnętrzne na ramionach z lekkich rurek (w tym jedno krawężnikowe). Lusterka podgrzewane, sterowane elektrycznie oraz z możliwością zdejmowania wraz z ramieniem lustra w celu umycia na myjni przejazdowej;”

W związku z faktem, że lustra boczne są homologowane w pojeździe, producent może stosować jedynie potwierdzone rozwiązania. Lustra opisane przez Zamawiającego nie zostały uwzględnione w najnowszych konstrukcjach pojazdów wielu producentów ze względu na ich niższe walory użytkowe i estetyczne. Ponadto oferowane rozwiązanie nie wymaga demontażu luster na czas mycia pojazdu co ułatwia i skraca czas konieczny na obsługę codzienną, zmniejszając jednocześnie awaryjność połączeń elektrycznych. Wnosimy o akceptację luster zgodnych z obecnie obowiązującymi wymogami prawnymi, przystosowanymi do mycia na myjniach przejazdowych, składanych na szybę czołową (prawe) i na bok pojazdu (lewe), niedemontowalnych, zamocowanych na tzw. „jaskółczym ogonie”. Powyższe rozwiązanie było sprawdzane w warunkach myjni przejazdowej, takiej jak stosowana przez Zamawiającego i sprawdza się w codziennym stosowaniu.

Odpowiedź 88.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 89.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.1 (Kabina kierowcy i jej wyposażenie) w podpunkcie 3.4 Zamawiający umieścił następujący zapis: „ trzy lusterka zewnętrzne na ramionach z lekkich rurek (w tym jedno krawężnikowe). Lusterka podgrzewane, sterowane elektrycznie oraz z możliwością zdejmowania wraz z ramieniem lustra w celu umycia na myjni przejazdowej;”

W związku z faktem, że lustra boczne są homologowane w pojeździe, producent może stosować jedynie potwierdzone rozwiązania. Lustra opisane przez Zamawiającego nie zostały uwzględnione w najnowszych konstrukcjach pojazdów wielu producentów ze względu na ich niższe walory użytkowe i estetyczne. Ponadto oferowane rozwiązanie nie

wymaga demontażu luster na czas mycia pojazdu co ułatwia i skraca czas konieczny na obsługę codzienną, zmniejszając jednocześnie awaryjność połączeń elektrycznych. Wnosimy o akceptację luster zgodnych z obecnie obowiązującymi wymogami prawnymi, przystosowanymi do mycia na myjniach przejazdowych, składanych na szybę czołową (prawe) i na bok pojazdu (lewe), niedemontowalnych, zamocowanych na tzw. „jaskółczym ogonie”. Powyższe rozwiązanie było sprawdzane w warunkach myjni przejazdowej, takiej jak stosowana przez Zamawiającego i sprawdza się w codziennym stosowaniu.

Odpowiedź 89.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 90.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.1 (Kabina kierowcy i jej wyposażenie) w podpunkcie 3.6 Zamawiający umieścił następujący zapis: „wieszak podwójny na tylnej ścianie kabiny na ubranie kierowcy”. Wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to w kabinie kierowcy, za fotelem kierowcy umieszczona wieszak i haczyk na ubranie. Z uwagi na ilość miejsca dostępną za fotelem kierowcy jest to znacznie bardziej ergonomiczne rozwiązanie.

Odpowiedź 90.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 91.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.1 (Kabina kierowcy i jej wyposażenie) w podpunkcie 3.6 Zamawiający umieścił następujący zapis: „wieszak podwójny na tylnej ścianie kabiny na ubranie kierowcy”. Wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to w kabinie kierowcy, za fotelem kierowcy umieszczona wieszak i haczyk na ubranie. Z uwagi na ilość miejsca dostępną za fotelem kierowcy jest to znacznie bardziej ergonomiczne rozwiązanie.

Odpowiedź 91.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 92.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.1 (Kabina kierowcy i jej wyposażenie) w podpunkcie 3.10 Zamawiający umieścił następujący zapis: „lodówkę z przyciskiem włączania/wyłączania o pojemności zapewniającej zmieszczenie dwóch pojemników 1,5 – litrowych (butelki lub bidonu);”

Wnosimy o zaakceptowanie lodówki kierowcy zabudowanej w kokpicie bocznym kierowcy o pojemności 3,9 l. W związku z tym, że lodówka posiada otwór o wymiarach 100X110 mm trudno oszacować możliwość umieszczenia dwóch butelek. Jednak zabudowa fabryczna

powyższego schowka z zabudowaną lodówką gwarantuje maksymalną ergonomię, użyteczność i wygodę eksploatacji, stąd wnioskujemy o akceptację rozwiązania zastosowania lodówki o pojemności 3,9l, jeśli jest to rozwiązanie seryjne i stosowane fabrycznie.

Odpowiedź 92.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 93.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.1 (Kabina kierowcy i jej wyposażenie) w podpunkcie 3.10 Zamawiający umieścił następujący zapis: „lodówkę z przyciskiem włączania/wyłączania o pojemności zapewniającej zmieszczenie dwóch pojemników 1,5 – litrowych (butelki lub bidonu);”

Wnosimy o zaakceptowanie lodówki kierowcy zabudowanej w kokpicie bocznym kierowcy o pojemności 3,9 l. W związku z tym, że lodówka posiada otwór o wymiarach 100X110 mm trudno oszacować możliwość umieszczenia dwóch butelek. Jednak zabudowa fabryczna powyższego schowka z zabudowaną lodówką gwarantuje maksymalną ergonomię, użyteczność i wygodę eksploatacji, stąd wnioskujemy o akceptację rozwiązania zastosowania lodówki o pojemności 3,9 l, jeśli jest to rozwiązanie seryjne i stosowane fabrycznie.

Odpowiedź 93.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie. Zamawiający odsyła także do odpowiedzi na pytanie 18.

Pytanie 94.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.4 (Zestaw wskaźników i kierownica) w podpunkcie 1 Zamawiający umieścił następujący zapis: „ Kierownica wielofunkcyjna z sterowaniem radia, oraz przewijaniem informacji na wyświetlaczu pulpitu kierowcy”.

Wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to pulpit kierowcy regulowany jest w dwóch płaszczyznach wspólnie z kierownicą, natomiast komputer pokładowy posiada kolorowy wyświetlacz oraz intuicyjną obsługę, a sterowanie poszczególnymi funkcjami odbywa się poprzez dwa przyciski zlokalizowane w okolicy koła kierownicy bez kierownicy wielofunkcyjnej. Powyższe rozwiązanie sprawdza się w codziennej obsłudze i spełni oczekiwania Zamawiającego. Jest to jedyne oferowane rozwiązanie i jest stosowane seryjnie w naszych pojazdach o ugruntowanej opinii potwierdzającej wysoka ergonomię obsługi.

Odpowiedź 94.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 95.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 3.4 (Zestaw wskaźników i kierownica) w podpunkcie 1 Zamawiający umieścił następujący zapis: „ Kierownica wielofunkcyjna z sterowaniem radia, oraz przewijaniem informacji na wyświetlaczu pulpitu kierowcy”.

Wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to pulpit kierowcy regulowany jest w dwóch płaszczyznach wspólnie z kierownicą, natomiast komputer pokładowy posiada kolorowy wyświetlacz oraz intuicyjną obsługę, a sterowanie poszczególnymi funkcjami odbywa się poprzez dwa przyciski zlokalizowane w okolicy koła kierownicy bez kierownicy wielofunkcyjnej. Powyższe rozwiązanie sprawdza się w codziennej obsłudze i spełni oczekiwania Zamawiającego. Jest to jedyne oferowane rozwiązanie i jest stosowane seryjnie w naszych pojazdach o ugruntowanej opinii potwierdzającej wysoka ergonomię obsługi.

Odpowiedź 95.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 96.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 4.2 (Poszycie wewnętrzne) w podpunkcie 4 Zamawiający umieścił następujący zapis: „ Wewnątrz naprzeciw II drzwi dwie ramki w pionie do dwustronnej ekspozycji format A-2 i pomiędzy nimi jedna ramka A-5 z możliwością szybkiej wymiany zawartości. Ramka A-5 naprzeciw 3 drzwi, na słupkach międzyokiennych naprzeciw II drzwi 5 ramek formatu A-4”.

W związku z powyższym wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to ramki przyklejone są do okien, nie do słupków. Słupki okienne są stosunkowo wąskie i nie ma możliwości trwałego przymocowania ramek o tak dużych gabarytach. Ponadto nadmieniamy, iż powyższy wymóg nie występuje w załączniku 1.1.

Odpowiedź 96.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 97.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 6.1 (Wentylacja przestrzeni pasażerskiej w podpunkcie 2 Zamawiający umieścił następujący zapis: „Autobusy mają być wyposażone w dodatkowe wentylatory nawiewowe i wywiewne.” natomiast w podpunkcie 3.3: „Zamawiający dopuszcza stosowanie układu wentylacji

pasywnej poprzez kanały dystrybucji powietrza zasilane w sposób naturalny podczas jazdy autobusu wspomagane wentylatorem mechanicznym.”

Wnosimy o rezygnację z wymogu zawartego w pkt.2. w pojazdach wyposażonych w system wentylacji pasywnej opisany w punkcie 3.3. W pojazdach elektrycznych systemy HVAC oraz wentylacji i przewietrzania pojazdu stanowią istotny element zarządzania energią. Stąd, aby zapewnić najwyższą wydajność autobusów elektrycznych, producenci zautomatyzowali oraz poddali pasywacji systemy wentylacji i przewietrzania, co daje znaczą przewagę w wydajności i oszczędności energii w stosunku do dawniej stosowanych wentylatorów nawiewno-wywiewnych. Stąd wnosimy o dopuszczenie nowszych rozwiązań, które jednocześnie pozwolą na zagwarantowanie najwyższych parametrów użytkowych pojazdu takich jak np. zasięg.

Odpowiedź 97.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 98.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 8.1 (Klimatyzacja) w podpunkcie 5 Zamawiający umieścił następujące zapisy:

„5.1. realizowane automatycznie oraz ręcznie utrzymujące zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim, zakres temperatur zewnętrznej powyżej +21 st. C do +19 st. C wewnątrz i przy temperaturze zewnętrznej przekraczającej +27 st. C do +23 st. C wewnątrz pojazdu,

5.2. wymagana informacja na pulpicie o ustawieniu temperatury w przedziale pasażerskim i kabinie kierowcy

5.3. z automatyczną regulacją intensywności nadmuchu w przedziale pasażerskim w funkcji temperatury panującej w przedziale pasażerskim,

5.4. z regulacją intensywności nadmuchu w kabinie kierowcy,

5.5. wymagana jest funkcja szybkiego odparowywania szyby przedniej i bocznej kabiny kierowcy,

5.6. z możliwością manualnego wymuszenia (włączenia i wyłączenia) systemu klimatyzacji.”

W związku z faktem, że pojazdy elektryczne posiadają inną charakterystykę pracy ogrzewania i klimatyzacji, gdzie urządzenia optymalizuje się pod kątem zużycia energii co przekłada się bezpośrednio na realny zasięg pojazdu wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to klimatyzacja sterowana jest automatycznie bez ingerencji kierowcy i pracuje wg. wybranej przez Zamawiającego krzywej temperatur ustalonej na etapie realizacji umowy. Kierowca może mieć możliwość włączenia lub wyłączenia funkcji klimatyzacji jednak wentylacja w pojeździe działa zawsze w zależności od stopnia wilgotności, ilości CO₂ oraz temperatury wewnętrznej. Siła i kierunek nadmuchu również dobierane są bez ingerencji kierowcy, co zabezpiecza Zamawiającego przed skargami

związanymi ze zbyt intensywnym lub słabym nadmuchem klimatyzacji. Na stanowisku kierowcy zamontowany jest wskaźnik temperatury zewnętrznej oraz wewnątrz pojazdu. Stanowisko kierowcy ponadto wyposażone jest w indywidualny pulpit przy pomocy którego kierowca może ustalić temperaturę, kierunek nadmuchu oraz intensywność nadmuchu na swoim stanowisku. Dodatkowo cały układ wyposażony jest w funkcję szybkiego odparowywania szyb. Powyższe rozwiązanie jest sprawdzone, a mnogość dostępnych krzywych temperaturowych pozwalają dopasować tryb pracy układu do oczekiwań Zamawiającego.

Odpowiedź 98.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie pod warunkiem utrzymania przez system wartości temperatury określonej zgodnie z wymaganiami dokumentacji postępowania.

Pytanie 99.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 8.1 (Klimatyzacja) w podpunkcie 5 Zamawiający umieścił następujące zapisy:

„4.1. realizowane automatycznie oraz ręcznie utrzymujące zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim, zakres temperatur zewnętrznej powyżej +21 st. C do +19 st. C wewnątrz i przy temperaturze zewnętrznej przekraczającej +27 st. C do +23 st. C wewnątrz pojazdu,

4.2. wymagana informacja na pulpicie o ustawieniu temperatury w przedziale pasażerskim i kabinie kierowcy,

4.3. z automatyczną regulacją intensywności nadmuchu w przedziale pasażerskim w funkcji temperatury panującej w przedziale pasażerskim,

4.4. z regulacją intensywności nadmuchu w kabinie kierowcy,

4.5. wymagana jest funkcja szybkiego odparowania szyby przedniej i bocznej kabiny kierowcy,

4.6. z możliwością manualnego wymuszenia (włączenia i wyłączenia) systemu klimatyzacji.”

W związku z faktem, że pojazdy elektryczne posiadają inną charakterystykę pracy ogrzewania i klimatyzacji, gdzie urządzenia optymalizuje się pod kątem zużycia energii co przekłada się bezpośrednio na realny zasięg pojazdu wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to klimatyzacja sterowana jest automatycznie bez ingerencji kierowcy i pracuje wg. wybranej przez Zamawiającego krzywej temperatur ustalonej na etapie realizacji umowy. Kierowca może mieć możliwość włączenia lub wyłączenia funkcji klimatyzacji jednak wentylacja w pojeździe działa zawsze w zależności od stopnia wilgotności, ilości CO₂ oraz temperatury wewnętrznej. Siła i kierunek nadmuchu również dobierane są bez ingerencji kierowcy, co zabezpiecza Zamawiającego przed skargami związanymi ze zbyt intensywnym lub słabym nadmuchem klimatyzacji. Na stanowisku

kierowcy zamontowany jest wskaźnik temperatury zewnętrznej oraz wewnątrz pojazdu. Stanowisko kierowcy ponadto wyposażone jest w indywidualny pulpit przy pomocy którego kierowca może ustalić temperaturę, kierunek nadmuchu oraz intensywność nadmuchu na swoim stanowisku. Dodatkowo cały układ wyposażony jest w funkcję szybkiego odparowywania szyb. Powyższe rozwiązanie jest sprawdzone, a mnogość dostępnych krzywych temperaturowych pozwalają dopasować tryb pracy układu do oczekiwań Zamawiającego.

Odpowiedź 99.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie pod warunkiem utrzymania przez system wartości temperatury określonej zgodnie z wymaganiami dokumentacji postępowania.

Pytanie 100.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 9.4 (Zbiornik paliwa ogrzewania dodatkowego) Zamawiający umieścił następujący zapis: „O pojemności min. 40 l. Wlew paliwa zamykany klapką, zamykaną kluczem typu kwadrat.” Chcąc zoptymalizować pojazd pod kątem maksymalnej ilości miejsc dostępnych z niskiej podłogi oraz pojemności pasażerskiej wnosimy o zaakceptowanie zbiornika o pojemność i 35 litrów co nie wpłynie znacząco na funkcjonalność pojazdu, a zaoferuje lepsze parametry techniczne.

Odpowiedź 100.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 101.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 9.4 (Zbiornik paliwa ogrzewania dodatkowego) Zamawiający umieścił następujący zapis: „O pojemności min. 40 l. Wlew paliwa zamykany klapką, zamykaną kluczem typu kwadrat.”

Chcąc zoptymalizować pojazd pod kątem maksymalnej ilości miejsc dostępnych z niskiej podłogi oraz pojemności pasażerskiej wnosimy o zaakceptowanie zbiornika o pojemność i 35 litrów. Znikoma różnica w stosunku do wymagań Zamawiającego nie wpłynie znacząco na funkcjonalność pojazdu, a pozwoli zaoferować lepsze parametry techniczno-użytkowe pojazdu.

Odpowiedź 101.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 102.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 9.5 (Baterie, magazyn energii) w podpunkcie 10 Zamawiający umieścił zapis: „Przedziały

akumulatorów trakcyjnych i ogrzewania dodatkowego wyposażone w automatyczną linię samogaszącą.”

W związku z faktem, że akumulatory trakcyjne zabudowane są w innej lokalizacji niż ogrzewanie dodatkowe wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to: komora ogrzewania dodatkowego i komponentów wysokiego napięcia wyposażona zostanie w liniową, elektryczną linię detekcyjną i autonomiczny system gaszenia. System zgodny z wymogami homologacyjno-prawnymi z niezależnym zasilaniem oraz komunikatem (wizualnym i dźwiękowym) o pożarze na pulpicie kierowcy. Baterie trakcyjne wyposażone w czujniki pożarowe oraz obudowy przeciwpożarowe (samogaszące lub spowalniające palenie), chroniące przed wydostawaniem się płomieni na zewnątrz. Obudowy wyposażone w zawory jednostronne zabezpieczające baterie przed nadmiernym ciśnieniem i wybuchem. Powyższe rozwiązanie jest sprawdzonym systemem gwarantującym maksymalny poziom bezpieczeństwa, a spełnienie wymogów R118 oraz R66 potwierdza bezpieczeństwo, nawet w przypadku dachowania pojazdu.

Odpowiedź 102.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 103.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 9.5 (Baterie, magazyn energii) w podpunkcie 10 Zamawiający umieścił zapis: „Przedziały akumulatorów trakcyjnych i ogrzewania dodatkowego wyposażone w automatyczną linię samogaszącą.”

W związku z faktem, że akumulatory trakcyjne zabudowane są w innej lokalizacji niż ogrzewanie dodatkowe wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to: komora ogrzewania dodatkowego i komponentów wysokiego napięcia wyposażona zostanie w liniową, elektryczną linię detekcyjną i autonomiczny system gaszenia. System zgodny z wymogami homologacyjno-prawnymi z niezależnym zasilaniem oraz komunikatem (wizualnym i dźwiękowym) o pożarze na pulpicie kierowcy. Baterie trakcyjne wyposażone w czujniki pożarowe oraz obudowy przeciwpożarowe (samogaszące lub spowalniające palenie), chroniące przed wydostawaniem się płomieni na zewnątrz. Obudowy wyposażone w zawory jednostronne zabezpieczające baterie przed nadmiernym ciśnieniem i wybuchem. Powyższe rozwiązanie jest sprawdzonym systemem gwarantującym maksymalny poziom bezpieczeństwa, a spełnienie wymogów R118 oraz R66 potwierdza bezpieczeństwo, nawet w przypadku dachowania pojazdu.

Odpowiedź 103.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 104.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 15 (System wspomaganie pracy) w podpunkcie 1 Zamawiający umieścił zapis: „Awaryjne hamowanie przy wykryciu przeszkody.”

Wnosimy o zaakceptowanie systemu informującego kierowcy o nadmiernym zbliżeniu się do przeszkody przed pojazdem i czujników parkowania ostrzegających o przeszkodzie za pojazdem.

W komunikacji miejskiej gdzie pojazd przez większość czasu porusza się z niską prędkością i przy bardzo dużym natężeniu ruchu drogowego, a większość pasażerów porusza się w pozycji stojącej, zastosowanie systemów awaryjnego hamowania naraża na uraz pasażerów w wyniku błędnych decyzji systemu o konieczności hamowania.

Oferowany przez nas system ostrzega kierowcę dźwiękowo i wizualnie o konieczności hamowania, pozostawiając decyzję w gestii prowadzącego. Takie rozwiązanie zabezpiecza pojazd w sytuacji nieuwagi lub niezauważenia przeszkody przez kierowcę, jednocześnie wykluczając niezasadną ingerencję systemu w prowadzenie pojazdu.

Odpowiedź 104.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 202.

Pytanie 105.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 15 (System wspomaganie pracy) w podpunkcie 1 Zamawiający umieścił zapis: „Awaryjne hamowanie przy wykryciu przeszkody.”

Wnosimy o zaakceptowanie systemu informującego kierowcy o nadmiernym zbliżeniu się do przeszkody przed pojazdem i czujników parkowania ostrzegających o przeszkodzie za pojazdem.

W komunikacji miejskiej gdzie pojazd przez większość czasu porusza się z niską prędkością i przy bardzo dużym natężeniu ruchu drogowego, a większość pasażerów porusza się w pozycji stojącej, zastosowanie systemów awaryjnego hamowania naraża na uraz pasażerów w wyniku błędnych decyzji systemu o konieczności hamowania.

Oferowany przez nas system ostrzega kierowcę dźwiękowo i wizualnie o konieczności hamowania, pozostawiając decyzję w gestii prowadzącego. Takie rozwiązanie zabezpiecza pojazd w sytuacji nieuwagi lub niezauważenia przeszkody przez kierowcę, jednocześnie wykluczając niezasadną ingerencję systemu w prowadzenie pojazdu.

Odpowiedź 105.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 202.

Pytanie 106.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 17.3 (Hamulec przystankowy) w podpunkcie 1 Zamawiający umieścił następujący zapis: „Hamulec postojowy: 1.1. działający na oś napędową, uruchamiany bezciężłowo dźwignią zlokalizowaną na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy,”.

W związku z tym, że najnowszy system hamulcowy (WABCO II), powszechnie stosowany w autobusach miejskich, podczas załączania hamulca przystankowego blokuje wszystkie osie pojazdu wnosimy o zaakceptowanie powyższego rozwiązania. Jest to rozwiązanie dużo bezpieczniejsze, zapewniające lepszą kontrolę nad pojazdem. Jednocześnie nadmieniamy, że rozwiązanie z blokowaniem tylko jednej osi pojazdu nie jest już dostępne w oferowanych przez nas pojazdach.

Odpowiedź 106.

Zamawiający dokonał modyfikacji w Załączniku 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 107.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 17.3 (Hamulec

przystankowy) w podpunkcie 1 Zamawiający umieścił następujący zapis: „Hamulec przystankowy działający na jedną oś pojazdu:”

W związku z tym, że najnowszy system hamulcowy (WABCO II), powszechnie stosowany w autobusach miejskich, podczas załączania hamulca przystankowego blokuje wszystkie osie pojazdu wnosimy o zaakceptowanie powyższego rozwiązania. Jest to rozwiązanie dużo bezpieczniejsze, zapewniające lepszą kontrolę nad pojazdem. Jednocześnie nadmieniamy, że rozwiązanie z blokowaniem tylko jednej osi pojazdu nie jest już dostępne w oferowanych przez nas pojazdach.

Odpowiedź 107.

Zamawiający dokonał modyfikacji w Załączniku 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 108.

W Załączniku 1.1 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 18.3 (Oświetlenie strefy drzwi) w podpunkcie 3 Zamawiający umieścił następujący zapis: „Podświetlane progi wszystkich drzwi.”

We wcześniejszych zapisach wymagane są również oświetlenie obszaru drzwi wewnątrz oraz zewnętrzne lapy doświetlające obszar wejściowy.

Wnosimy o rezygnację z dodatkowych podświetlanych progów, gdyż wcześniej wymagane elementy oświetlenia z powodzeniem zapewniają bezpieczne wsiadanie i wysiadanie po zmroku, a lokalizacja podświetlenia pod progami wejściowymi jest niezwykle kosztownym

elementem w eksploatacji, jako, że jest bardzo narażona na wszelkie uszkodzenia mechaniczne i chemiczne.

Odpowiedź 108.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika 1.1. – Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 109.

W Załączniku 1.2 (SZCZEGÓŁOWY OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA) w punkcie 18.3 (Oświetlenie strefy drzwi) w podpunkcie 3 Zamawiający umieścił następujący zapis: „Podświetlane progi wszystkich drzwi.”

We wcześniejszych zapisach wymagane są również oświetlenie obszaru drzwi wewnątrz oraz zewnętrzne lapy doświetlające obszar wejściowy.

Wnosimy o rezygnację z dodatkowych podświetlanych progów, gdyż wcześniej wymagane elementy oświetlenia z powodzeniem zapewniają bezpieczne wsiadanie i wysiadanie po zmroku, a lokalizacja podświetlenia pod progami wejściowymi jest niezwykle kosztownym elementem w eksploatacji, jako, że jest bardzo narażona na wszelkie uszkodzenia mechaniczne i chemiczne.

Odpowiedź 109.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika 1.2. – Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MEGA. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 110.

W rozdziale 9 SWZ Zamawiający wyznaczył termin składania ofert na 14 marca 2022 roku. Wnosimy o przesunięcie terminu składania ofert o 3 tygodnie na dzień 4 kwietnia 2022 roku.

Uzasadnienie: Duża wartość prowadzonego przez Zamawiającego postępowania wymaga wdrożenia dodatkowych procedur zabezpieczających Wykonawców i Zamawiającego. Przy trwającej obecnie pandemii, proces przygotowania ofert jest wydłużony, gdyż wymaga komunikacji i współpracy wielu działów wewnątrz firmy jak i dostawców zewnętrznych. Stąd standardowy czas przewidziany w PZP zwykle jest wydłużany przez Zamawiających, aby umożliwić Wykonawcom przygotowanie prawidłowych ofert. W przypadku tego postępowania wnosimy o wydłużenie terminu o minimum 3 tygodnie, gdyż wysoka wartość postępowania w połączeniu z dużym stopniem skomplikowania (2 typy pojazdów elektrycznych) wymusza na Wykonawcach szczególny poziom szczegółowości i precyzowości w przygotowaniu ofert.

Odpowiedź 110.

Zamawiający dokonał już zmiany terminu składania ofert.

Pytanie 111.

Część I:

1) Dotyczy kryterium T5A (materiały użyte do wykonania konstrukcji nadwozia autobusu MAXI):

Wnosimy o bezwzględne usunięcie ww. kryterium jako bezzasadnego i uniemożliwiającego konkurencję.

Uzasadnienie

Jest uzasadnionym, przyjętym rozwiązaniem w produkcji pojazdów na świecie, iż wybór technologii budowy pojazdu powinien być pozostawiony Wykonawcy, który daje na swoją technologię odpowiednie okresy gwarancji. Wykonawca jako wiodący dostawca autobusów na świecie w swoich produktach stosuje technologie, których skuteczność została potwierdzona w okresie wieloletniej eksploatacji pojazdów w różnych warunkach użytkowania. Dla produktów Wykonawcy nie jest możliwe zagwarantowanie wymaganych przez Zamawiającego okresów dostawy z uwzględnieniem narzuconych przez niego sposobów budowy pojazdów. Zmiany konstrukcji wymagają wieloletnich badań i doświadczeń w warunkach rzeczywistych.

To na Wykonawcy spoczywa ciężar wyprodukowania pojazdu spełniającego kryteria Zamawiającego pod kątem wytrzymałości i odporności na korozję przez deklarowany wieloletni okres eksploatacji i gwarancji z konsekwencjami finansowymi dla Wykonawcy w przypadku jakichkolwiek problemów lub nieprawidłowości (15 i więcej lat). I tę wytrzymałość jako wiodący światowy producent autobusów elektrycznych – i jeden z liderów w ich sprzedaży na świecie – zapewniamy.

Tymczasem Zamawiający w kryterium oceny ofert niejako „przewiduje” konieczność wyprodukowania pojazdu o nadwoziu wykonanym ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii w zamkniętym cyklu technologicznym dla całego zamówienia – za które rozwiązanie przewiduje przyznanie 10 punktów. Inne rozwiązania techniczne – mimo że cechują się taką samą, o ile nie lepszą wytrzymałością – punktowane są przez Zamawiającego gorzej, z niezrozumiałych dla Wykonawcy przyczyn. Wskazujemy, że tego rodzaju nieuzasadnione różnice punktowe w oczywisty sposób wpływają na ograniczanie konkurencji w postępowaniu, co wpływa negatywnie na interes samego Zamawiającego i możliwość uzyskania przez niego jak najlepszej oferty. Wykonawca podkreśla, że z punktu widzenia celów postępowania i Zamawiającego nie jest zasadne różnicowanie w kryteriach oceny ofert materiału, z którego wykonana została konstrukcja nadwozia autobusu. Gorsze traktowanie innych niż preferowane przez Zamawiającego rozwiązań technicznych (kataforeza) powoduje, że Wykonawca oferujący rozwiązanie techniczne, które nie jest preferowane, w zasadzie nie ma możliwości odrobienia straty punktowej poprzez obniżenie ceny oferty, co wyklucza go z udziału w postępowaniu.

Ponadto Zamawiający nie przewidział, że oferent może posiadać rozwiązanie w postaci konstrukcji pojazdu wykonanej z różnych materiałów – zarówno tych punktowanych wyżej, jak i nie punktowanych w ocenie ofert, a zapewniających taki sam okres żywotności i na które dostawca udziela takiej samej bądź dłuższej gwarancji, niż ofercie konstrukcji z materiałów najwyżej punktowanych.

Jeszcze raz podkreślamy, iż z punktu widzenia użytkownika i właściciela autobusu istotne jest, aby konstrukcja pojazdu była wykonana w sposób umożliwiający długoletnią i bezproblemową eksploatację i objęta była gwarancją, również w zakresie odporności na korozję.

Pragniemy podkreślić, że oferowane przez nas rozwiązanie doceniane jest przez najbardziej wymagających przewoźników w aglomeracjach miejskich w całej Europie.

Mając na uwadze powyższą argumentację wnosimy jak na wstępie – o wykreślenie ww. kryterium.

Odpowiedź 111.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 112.

Wnosimy o wyjaśnienie przez Zamawiającego treści §2 ust. 7 Umowy (Załącznik nr 5.1 i 5.2; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI), zgodnie z którym Zamawiający zastrzega sobie prawo kontroli zaawansowania prac w miejscu produkcji autobusów ze szczególnym uwzględnieniem zastosowanych materiałów oraz procesów zabezpieczenia antykorozyjnego autobusów. Z postanowienia tego nie wynika ani w jakim zakresie Zamawiający chce kontrolować zaawansowanie prac, ani z jaką częstotliwością miałyby to robić. Biorąc pod uwagę, że zakład produkcyjny Wykonawcy zajmuje się produkcją nie tylko autobusów, które miałyby być dostarczane dla Zamawiającego, a sam proces produkcyjny podlega ścisłej kontroli przed dostępem niepowołanych osób (z uwagi na konieczność ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa), z punktu widzenia Wykonawcy zasadne jest oczekiwanie, że prawo kontroli zaawansowania prac w miejscu produkcji pojazdów będzie limitowane – zarówno co do zakresu, jak i co do częstotliwości przeprowadzania kontroli.

W tym zakresie również Wykonawca wnosi o doprecyzowanie postanowienia.

Odpowiedź 112.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania. Zamawiający przewiduje skorzystania z uprawnienia jednokrotnie w trakcie procesu produkcji.

Pytanie 113.

Wykonawca wnosi o zmianę w § 4 cz. I ust. 3 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez wydłużenie godzin, w ramach których nastąpić może dostawa pojazdów, a także wskazanie od której godziny dostawa może mieć miejsce.

Odpowiedź 113.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 114.

Wykonawca wnosi o zmianę w § 4 cz. II ust. 13 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez wydłużenie zastrzeżonego w tym postanowieniu terminu z 3 dni roboczych do 7 dni roboczych. – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że termin 3 dni roboczych na usunięcie „braków lub nieprawidłowości” może się okazać wystarczający w przypadku drobnych braków; nie sposób jednak wykluczyć, że braki o innym charakterze niż „drobny” nie będą mogły zostać usunięte w tym terminie, dlatego postulujemy wydłużenie terminu do 7 dni roboczych.

Odpowiedź 114.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 115.

W nawiązaniu do § 4 cz. II ust. 16 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) Wykonawca wnosi o doprecyzowanie przez Zamawiającego przeprowadzenia jakiej długości (maksymalna liczba km) jazdy próbnej wymaga od Wykonawcy? Z obecnego brzmienia postanowienia wynika, że na żądanie Zespołu Odbioru Wykonawca zobowiązany jest na własny koszt do dokonania jazdy próbnej w miejscu, w tym na trasie w granicach administracyjnych miasta Gdańska, wskazanych przez Zamawiającego – bez podania ani orientacyjnie, ani maksymalnie ile km liczyć miałyby trasa jazdy próbnej.

Odpowiedź 115.

Zamawiający wyjaśnia, że trasa jazdy próbnej wyniesie około 10 km, przebieg obejmuje realne warunki drogowe dla Gdańska, a wyznaczona trasa służy do szkolenia z zakresu jazdy ekonomicznej.

Pytanie 116.

W nawiązaniu do jednego z wniosków poprzedzających Wykonawca wnosi o zmianę w § 4 cz. II ust. 17 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) Wykonawca wnosi o wydłużenie zastrzeżonego w tym postanowieniu terminu 3 dni roboczych do 7 dni roboczych. – ponownie wskazujemy, że o ile w przypadku drobnych

braków i nieprawidłowości termin 3 dni może być wystarczający, tym niemniej w przypadku bardziej kardynalnych braków terminu tego nie sposób uznać za adekwatny.

Odpowiedź 116.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 117.

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 cz. II ust. 18 (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez usunięcie z jego treści słów: „bez zastrzeżeń” użytych w odniesieniu do protokołu odbioru pojazdu. W ocenie Wykonawcy jest to zbyt daleko idąca restrykcja, która nie wydaje się w żaden sposób uzasadniona – zwłaszcza w świetle dorobku orzeczniczego sądów powszechnych wypracowanego w odniesieniu do zastrzegania umownej konieczności braku jakichkolwiek zastrzeżeń do przedmiotu umowy w chwili podpisywania protokołu odbioru. W razie zastrzeżeń (a więc uchybień i defektów o charakterze drobnym, które nie muszą się wiązać z koniecznością gruntownych napraw) Zamawiającemu przysługiwać będą odpowiednie uprawnienia o charakterze gwarancyjnym; bliżej niesprecyzowane „zastrzeżenie” nie powinno być natomiast przeszkodą do podpisania protokołów odbioru.

Odpowiedź 117.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 118.

Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie przez Zamawiającego – w kontekście §5 ust. 3 i 4 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) – jaką dokumentację związaną ze Szkoleniami, która podlegać ma uzgodnieniu przez Strony w terminie nie później niż 60 dni przed planowaną dostawą pierwszego Pojazdu? W ust. 3 jest mowa o zobowiązaniu Wykonawcy do sporządzenia, skompletowania i przekazania Zamawiającemu, niezwłocznie po zakończeniu każdego Szkolenia, dokumentacji Szkolenia, w tym listy uczestników. Kolejny ustęp zakłada natomiast, że dokumentacja związana ze Szkoleniami ma zostać uzgodniona przez Strony. Brzmienie ustępów 3 i 4 skłaniać mogą do wniosku, że z jednej strony Wykonawca ma dowolność w określeniu dokumentacji, z drugiej natomiast, że ma ona podlegać uzgodnieniu z Zamawiającym.

Odpowiedź 118.

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z § 5 ust. 4 Strony ustalą szczegółowe terminy Szkoleń oraz dokumentację z nimi związaną nie później niż na 60 dni przed planowaną dostawą pierwszego Pojazdu. Następnie Wykonawca na podstawie ust. 3 będzie zobowiązany do dostarczenia po przeprowadzeniu szkolenia

dokumentacji ustalonej na podstawie ust. 4, która to dokumentacja zostanie ustalona przed przeprowadzeniem szkoleń.

Pytanie 119.

Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 1 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez zastąpienie słów: „nieograniczonej czasowo” słowami: „ograniczonej czasowo”. – i ograniczenie jej w czasie przez okres 15 lat od daty odbioru ostatniego Pojazdu.

Odpowiedź 119.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 120.

Analogicznie do wniosku poprzedzającego Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 4 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez zastąpienie słów: „nieograniczonej czasowo” słowami: „ograniczonej czasowo”.

Odpowiedź 120.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 121.

Wykonawca wnosi o usunięcie z §7 ust. 4 pkt 2) Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI), zgodnie z którym licencja uprawniać by miała do korzystania z oprogramowania na polu eksploatacji „utrwalanie oprogramowania/programu komputerowego na nośnikach informatycznych”.

Odpowiedź 121.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 122.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 1) Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez:

- a. Obniżenie wysokości zastrzeżonej w nim kary umownej z 15% do 10% wynagrodzenia umownego;
- b. Zastrzeżenie, że kara umowna naliczana będzie od wartości netto, a nie brutto wynagrodzenia.

Odnosnie do pierwszego z wniosków Wykonawca wskazuje, że kara umowna na poziomie 15% wynagrodzenia z tytułu odstąpienia od umowy jest wysoka – zwłaszcza, jeśli wziąć pod uwagę możliwość naliczenia przez Zamawiającego kar umownych z innych sprecyzowanych umownie tytułów. Z uwagi na powyższe Wykonawca wnosi o obniżenie jej wysokości do poziomu 10%.

Uzasadnieniem dla wniosku o zmianę sprecyzowanego w lit. b. jest zasada równego traktowania, wynikająca z unormowania ustawy Prawo zamówień publicznych. Zastrzeżenie naliczania kar umownych od wartości brutto powoduje nierówne traktowanie wykonawców, ponieważ w przypadku wykonawców zagranicznych kara będzie obliczana od wartości niższej, ponieważ podatek VAT jest doliczany wtedy wyłącznie w celu dokonania oceny ofert. Podobna sytuacja miałaby miejsce w przypadku Wykonawcy zwolnionego z podatku VAT. W celu zachowania zasady równego traktowania wykonawców biorących w postępowaniu o udzielenie zamówienia zasadnym jest naliczanie kar umownych od wartości netto.

Odpowiedź 122.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 5.1.i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Zamawiający wskazuje, że w zakresie wniosku z lit. b udzielił odpowiedzi w pytaniu 61.

Pytanie 123.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 2) Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez obniżenie wysokości zastrzeżonej kary umownej z 5.000 zł do 2.500 zł dziennie za każdy pojazd – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że kara umowna naliczana będzie sukcesywnie z każdym kolejnym dniem zwłoki, co spowoduje jej szybki przyrost. Jednocześnie warto zauważyć, że liczona będzie odrębnie od każdego dostarczonego ze zwłoką pojazdu, co samo w sobie jest dotkliwe dla Wykonawcy i pozwoli na pełną realizację celów kary umownej wynikających z zasad ogólnych prawa zobowiązań, bez pełnienia przy tym funkcji represyjnej.

Odpowiedź 123.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 124.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 3) Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez obniżenie wysokości zastrzeżonej w nim kary umownej z 1.000 zł do 500 zł.

Odpowiedź 124.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 125.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 5) Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez:

- a. Obniżenie wysokości zastrzeżonej kary umownej z 1.000 zł do 500 zł;
- b. Zastrzeżenie, że kara umowna liczona będzie od nieprzeprowadzonego szkolenia (zamiast od każdej nieprzeprowadzonej godziny szkolenia);

Uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że liczenie kary umownej od każdej nieprzeprowadzonej godziny szkolenia jest bardzo daleko idącą restrykcją dla Wykonawcy – zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę liczbę osób podlegających szkoleniom w ramach wykonania Umowy. Tak określona kara umowna wydaje się realizować jedynie funkcję represyjną, co sprzeczne jest z ideą kar umownych, ponadto znaleźć będzie musiało odzwierciedlenie w wysokości ceny ofertowej – a więc przełoży się negatywnie na interes finansowy Zamawiającego.

Odpowiedź 125.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Zamawiający w zakresie pkt b pytania podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 126.

Wykonawca, w nawiązaniu do wniosków poprzedzających, wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 6) Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez obniżenie wysokości kary umownej z 3.000 zł do 1.500 zł.

Odpowiedź 126.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 127.

Wykonawca wnosi o enumeratywne wskazanie przez Zamawiającego jakie „pozostałe terminy umowne (nie wskazane w pkt. 1 – 7)” ma na myśli w §9 ust. 1 pkt 8 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI). – podstawa do nałożenia kar umownych powinna być maksymalnie doprecyzowana, tak, by nie budzić wątpliwości interpretacyjnych na etapie stosowania umowy. Z uwagi na powyższe Wykonawca postuluje modyfikację ww. postanowienia umownego poprzez doprecyzowanie

jakie „inne” terminy umowne stanowią podstawę naliczenia kary umownej w kwocie 500 zł za każdy dzień zwłoki.

Odpowiedź 127.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 128.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 11 oraz 12 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez obniżenie zastrzeżonej w nich kary umownej z 2.000 zł do 1.000 zł.

Odpowiedź 128.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 129.

Wykonawca wnosi o usunięcie przez Zamawiającego §9 ust. 1 pkt 10 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI), zgodnie z którym Zamawiający uprawniony będzie do nałożenia na Wykonawcę kary umownej za niedotrzymanie poziomu gwarantowanego minimalnego zasięgu autobusu określonego w ofercie Wykonawcy. Wykonawca wskazuje, że umowa zawiera wyczerpującą regulację na wypadek niedotrzymania poziomu gwarantowanego minimalnego zasięgu.

Odpowiedź 129.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 130.

Wykonawca wnosi o usunięcie kary umownej opisanej w §9 ust. 1 pkt 15 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI). Z Umowy nie wynika ograniczenie czasowe nałożenia ww. kary umownej, a sam Zamawiający nie wskazuje jaki jest estymowany przez niego okres eksploatacji pojazdów, które dostarczone zostaną w wykonaniu umowy. Oznacza to, że Zamawiający nie określa przez jaki czas Wykonawca zagrożony byłby możliwością nałożenia na niego kary umownej za zwłokę w dostarczeniu części zamiennych i podzespołów, co nie pozwala Wykonawcy na wycenę ww. obowiązku (a przez to: skalkulowania oferty).

Względnie, na wypadek nieuwzględnienia ww. wniosku Wykonawca wnosi o ograniczenie w czasie możliwości naliczenia kary umownej opisanej w §9 ust. 1 pkt 15 Umowy.

Odpowiedź 130.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 131.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 5 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez zastrzeżenie, że Strony wyłączają możliwość dochodzenia odszkodowania z tytułu utraconych korzyści.

Odpowiedź 131.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 132.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego, że pod pojęciem całego okresu trwania Umowy, użytego w §10 ust. 1 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) Zamawiający rozumie okres 36 miesięcy obowiązywania gwarancji liczony od dostawy ostatniego pojazdu (w nawiązaniu do §2 ust. 12 oraz §17 ust. 3 pkt 3) Umowy).

Odpowiedź 132.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania, i wskazuje, że zgodnie z § 10 ust. 3 lit. b Załącznika nr 5.1 – Postanowienia umowy dla cz. I (na pojazdy MAXI) 30% wartości zabezpieczenia zostanie zwrócone w terminie 15 dni po upływie terminu rękojmi za wady.

Pod pojęciem całego okresu trwania Umowy Zamawiający rozumie okres do daty rozwiązania lub wygaśnięcia Umowy w związku z realizacją wszystkich zobowiązań z niej wynikających.

Pytanie 133.

Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie przez Zamawiającego w kontekście § 11 ust. 3 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) z jaką datą utożsamia zakończenie umowy, od którego to terminu liczony ma być termin 3 lat na zachowanie poufności.

Odpowiedź 133.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania i wyjaśnia, że za datę zakończenia umowy uznaje

datę jej rozwiązania lub wygaśnięcia w związku z realizacją wszystkich zobowiązań z niej wynikających.

Pytanie 134.

W nawiązaniu do wniosków poprzedzających Wykonawca wnosi o zmianę w §11 ust. 4 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez obniżenie wysokości zastrzeżonej w tym postanowieniu kary umownej do 0,5% wartości wynagrodzenia oraz wskazanie, że kara umowna liczona będzie od wartości netto, a nie brutto.

Odpowiedź 134.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 135.

Wykonawca zwraca się, w kontekście §13 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI), o potwierdzenie przez Zamawiającego, że za Siłę Wyższą na gruncie niniejszej Umowy rozumie on również nieprzewidziane przez Strony ograniczenia i restrykcje wprowadzane w związku z obowiązującą pandemią COVID-19, o ile wpłyną one na niemożność wykonania obowiązków umownych bądź możliwość tę znacznie ograniczą.

Odpowiedź 135.

Zamawiający informuje, że udzielił odpowiedzi na pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 65.

Pytanie 136.

Wykonawca wnosi o zmianę w §14 ust. 1 pkt 1) Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez wydłużenie zastrzeżonego w nim terminu z 10 do 30 dni.

Odpowiedź 136.

Zamawiający zmodyfikował treść Załącznika 5.1 i 5.2 do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 137.

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego, w kontekście §14 ust. 1 pkt 3 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI), co Zamawiający rozumie pod pojęciem rażącego naruszenia obowiązków gwarancyjnych?

Odpowiedź 137.

Zamawiający wskazuje, że pod pojęciem rażącego naruszenia obowiązków gwarancyjnych rozumie naruszenie obowiązków umownych w sposób nie budzący wątpliwości, w sposób ewidentnie sprzeczny z treścią zawartej umowy.

Pytanie 138.

Wykonawca wnosi o usunięcie §14 ust. 1 pkt 5 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że tak skonstruowana podstawa do odstąpienia od umowy jest niebywale pojemna i znacząco osłabia zasadę pewności umów. Podejmując decyzję o ubieganiu się o udzielenie zamówienia powinien mieć on pewność, że – wykonując zamówienie zgodnie z zaciągniętym zobowiązaniem – otrzyma wynagrodzenie wynikające z umowy. Określona w komentowanym postanowieniu podstawa odstąpienia od umowy przez Zamawiającego daje mu bardzo szerokie możliwości zakończenia stosunku zobowiązaniowego nawiązanego z Wykonawcą, przy czym podkreślić należy, że nie zostało w żaden sposób doprecyzowane jakich „oświadczeń” Wykonawcy dotyczyć ma to postanowienie. Literalna interpretacja postanowienia oznaczać by musiała, że już w przypadku przekroczenia o jeden terminu dostawy pojazdów wynikającego z umowy Zamawiający byłby uprawniony do odstąpienia od umowy, bowiem z treści umowy wynika, iż Wykonawca złożył oświadczenie o zobowiązaniu się do dostarczenia autobusów w terminie umówionym. Taka interpretacja prowadzi natomiast do wniosku, że Zamawiający miałby podstawę do odstąpienia od umowy w każdym przypadku naruszenia obowiązku umownego, który przyjął na siebie na podstawie zawartej z Zamawiającym umowy.

Odpowiedź 138.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 139.

W żaden sposób nie wskazano również, czy wydanie nakazu zajęcia majątku Wykonawcy dotyczy całego jego majątku, czy też jedynie części – jeśli natomiast części, postanowienie takie uznać należy za niebywale restrykcyjne.

Odpowiedź 139.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 140.

Wykonawca zwraca się o usunięcie przez Zamawiającego z treści §15 ust. 2 pkt 2 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) litery a), do której nie została przyporządkowana żadna treść przez Zamawiającego.

Odpowiedź 140.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika 5.1. – Postanowienia umowy dla cz. I (na pojazdy Maxi). Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 141.

Wykonawca wnosi o zmianę w §17 ust. 3 pkt 5) Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez zastąpienie każdorazowo wskaźnika poprzez zastąpienie każdorazowo wskaźnika 95% wskaźnikiem 80%. Zagwarantowanie przez jakiegokolwiek Wykonawcę realizacji założeń wymaganych przez Zamawiającego, tj. 95% przez cały okres gwarancji – a więc 120 miesięcy – jest nierealne, nawet przy zachowaniu optymalnych warunków dla użytkowania takich pojazdów. Typowo stosowanym przez Zamawiających publicznych wskaźnikiem w tego rodzaju postępowaniach o udzielenie zamówienia jest wartość 80%.

Odpowiedź 141.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 142.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego, że zastrzeżone w §17 ust. 5 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) – uprawnienie do żądania od Wykonawcy na jego koszt przeprowadzenia badania parametru faktycznej pojemności magazynu energii i porównania jej z wymaganą wartością energii dostępnej (Ed) jest jednorazowe.

Odpowiedź 142.

Zamawiający wskazuje, że badanie jest jednorazowe dla danej baterii. Ponowne po naprawie/wymianie baterii w uzasadnionych wypadkach (niedostateczna gwarantowana pojemność magazynu).

Pytanie 143.

Wykonawca wnosi o usunięcie z treści §17 ust. 12 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI), zgodnie z którym w przypadku wystąpienia wady tego samego podzespołu lub elementu w przeciągu 1 roku od dokonanej naprawy lub wymiany, gwarancja na ten podzespół lub element biegnie na nowo od daty ponownego usunięcia wady przez Wykonawcę. Zastrzeżone w umowie postanowienie, zgodnie z którym okres gwarancji na cały pojazd przedłuża się odpowiednio o czas, w ciągu którego skutek wady Pojazdu został on wyłączony z eksploatacji, a także postanowienie, wg którego w razie dokonania istotnych napraw rzeczy objętej gwarancją, termin gwarancji biegnie na

nowo – odpowiednio zabezpieczają interes Zamawiającego na wypadek ewentualnych wad przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź 143

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 144.

Wykonawca zwraca się o wydłużenie wynikającego z §17 ust. 18 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) terminu 3 dni roboczych na usunięcie wad ujawnionych w okresie gwarancji do 5 dni roboczych.

Odpowiedź 144.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 69.

Pytanie 145.

Wykonawca zwraca się o usunięcie §17 ust. 20 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI). Uprawnienie Zamawiającego do żądania wymiany Pojazdu na wolny od wad w przypadku trzykrotnie powtarzających się napraw tego samego rodzaju lub napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych w danym Pojeździe jest bardzo daleko idącą restrykcją dla Wykonawcy, zwłaszcza jeśli zważyć na zakres uprawnień Zamawiającego wynikających z umowy. Odpowiednim zabezpieczeniem interesów Zamawiającego będzie zastrzeżenie obowiązku naprawienia pojazdu i doprowadzenia go do stanu wolnego od wad. Wykonawca nadmienia, że tego rodzaju ryzyko umowne będzie musiało ulec skalkulowaniu w ofercie, co przełoży się na cenę ofertową, wpływając negatywnie na interes samego Zamawiającego.

Odpowiedź 145.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 146.

Wykonawca w nawiązaniu do wniosków poprzedzających wnosi o wydłużenie terminu wynikającego z §17 ust. 21 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) z 3 dni roboczych do 5 dni roboczych oraz terminu 7 dni do terminu 10 dni roboczych.

Odpowiedź 146.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 147.

Wykonawca zwraca się o zmianę w §17 ust. 25 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez:

- a. Usunięcie z jego treści pkt 2);
- b. Zastąpienie słów: „mogące mieć” słowem: „mające”.

O ile za odpowiedni miernik uznać należy twierdzenie w określonej liczbie pojazdów w przeciągu dwóch kolejnych miesięcy wad tego samego rodzaju, o tyle zastrzeżenia i wątpliwości interpretacyjne budzić musi miernik w postaci uznania, że charakter i okoliczności wystąpienia wad świadczą o możliwości pojawienia się w kolejnych pojazdach. Podstawa ta jest bardzo uznaniowa i prowadzić może do sporów na etapie stosowania umowy.

Odpowiedź 147.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 148.

Wykonawca zwraca się o wydłużenie zastrzeżonego w §17 ust. 26 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) terminu z 10 dni do 15 dni.

Odpowiedź 148.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 149.

Wykonawca zwraca się o wprowadzenie do §17 ust. 27 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) zastrzeżenia, zgodnie z którym na umotywowany wniosek Wykonawcy Zamawiający wydłuży termin usunięcia wad.

Odpowiedź 149.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 150.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego, że w kontekście §17 ust. 35 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) sformułowanie „w okresie gwarancji” oznacza okres gwarancji całopojazdowej. Jednocześnie Wykonawca zwraca się o wykreślenie z komentowanego postanowienia słów:

„a także w okresie 10 miesięcy od daty upływu gwarancji”. Tego rodzaju postanowienie prowadzi de facto do sztucznego przedłużenia okresu gwarancyjnego ponad ten, który wynikać będzie z umowy i uzgodnień stron.

Odpowiedź 150.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 151.

Wykonawca wnosi o zmianę w §18 ust. 4 Umowy (Załącznik nr 5.1; Postanowienia umowy dla cz. I – na pojazdy MAXI) poprzez skrócenie okresu zastrzeżonej w nim rękojmi z 10 do 2 lat, zgodnie z normami Kodeksu cywilnego. Uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że umowa przewiduje szereg uprawnień Zamawiającego na podstawie udzielanej przez Wykonawcę gwarancji na pojazd i jego podzespoły/systemy, która stanowi spójny i efektywny system ochrony Zamawiającego na wypadek ewentualnych wad przedmiotu zamówienia. Zastrzeganie tak długiego okresu rękojmi, na podstawie którego uprawnienia Zamawiającego niejako dublują się z tymi na podstawie gwarancji, siłą rzeczy wymiennie wpłynie na cenę ofertową skalkulowaną przez Wykonawcę i negatywnie przełoży się na interes Zamawiającego. Wykonawca ma przy tym na względzie, że w przypadku umów zawieranych na gruncie prawa zamówień publicznych to Zamawiający pełni rolę gospodarza tego postępowania, a zasada swobody umów doznaje daleko idących ograniczeń, tym niemniej – jak wspomniano powyżej – w interesie samego Zamawiającego jest uzyskanie najlepszej oferty (w tym również najlepszej ekonomicznie).

W związku z powyższym wnosimy o skrócenie okresu udzielanej rękojmi z 10 lat do 2 lat.

Odpowiedź 151.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 73.

Pytanie 152.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego, w kontekście treści Załącznika nr 5 do Umowy (Umowa serwisowa) § 2 ust. 6 pkt 3) Umowy serwisowej pojęcie „cały okres trwania niniejszej Umowy” oznacza „okres obowiązywania Umowy, tj, okres 36 miesięcy od dnia podpisania Protokołu Wykonania Umowy” – podobnie jak w ustępie poprzedzającym.

Odpowiedź 152.

Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem cały okres trwania niniejszej Umowy uznaje cały okres trwania Umowy do daty jej rozwiązania lub wygaśnięcia w związku z realizacją wszystkich zobowiązań z niej wynikających.

Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że dokonał zmiany postanowienia w odpowiedzi na pytanie nr 317.

Pytanie 153.

Wykonawca wnosi o usunięcie z treści §4 ust. 5 Umowy serwisowej zdania: „W przypadku braku przestania przez Wykonawcę informacji w sprawie wyrażenia lub odmowy wyrażenia zgody we wskazanym terminie – Strony uznają, że Wykonawca wyraził zgodę na zastosowanie części zamiennych i podzespołów obcych (nieoryginalnych) w zakresie objętym wnioskiem ASO.”.

Odpowiedź 153.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 154.

Wykonawca zwraca się o wydłużenie zastrzeżonego w §4 ust. 11 Umowy serwisowej terminu 3 dni roboczych do 5 dni roboczych.

Odpowiedź 154.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 155.

Wykonawca zwraca się o wydłużenie zastrzeżonego w §4 ust. 18 Umowy serwisowej terminu 4 dni roboczych do 10 dni roboczych, a także wyjaśnienie przez Zamawiającego przez jaki „okres pogwarancyjny” Wykonawca ma zobowiązać się do umożliwienia zakupu części zamiennych i podzespołów do napraw pogwarancyjnych.

Odpowiedź 155.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w treści odpowiedzi na pytanie 79.

Wykonawca ma zobowiązać się do umożliwienia zakupu części zamiennych i podzespołów do napraw pogwarancyjnych – 15 lat od ustania okresu gwarancji cało pojazdowej (§17 pkt 16).

Pytanie 156.

Wykonawca zwraca się o obniżenie zastosowanej przez Zamawiającego stawki w §5 ust. 2 pkt 1) Umowy serwisowej z 250 zł netto do 150 zł netto.

Odpowiedź 156.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 157.

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 5 Umowy serwisowej poprzez zastąpienie słowa: „kalendarzowych” słowem: „roboczych”. W ocenie Wykonawcy termin 5 dni kalendarzowych na dokonanie naprawy lub obsługi technicznej jest zbyt krótki i nie uwzględnia ograniczonych możliwości logistycznych Wykonawcy w czasie dni weekendowych i ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź 157.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 5 do Załącznika 5.1 i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 158.

Analogicznie do poprzedzających wniosków o zmianę Wykonawca wnosi o wydłużenie zastrzeżonego w §6 ust. 6 Umowy serwisowej terminu 2 dni do 3 dni roboczych.

Odpowiedź 158.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 159.

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 9 Umowy serwisowej poprzez usunięcie z jego treści słów: „naprawionego lub”.

Odpowiedź 159.

Zamawiający dokonuje zmiany treści Załącznika 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 160.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego – w kontekście Załącznika nr 1.1. SOPZ p. 19 ppkt. 5 – że Wykonawca zobowiązany będzie do przeprowadzenia jednego szkolenia uzupełniającego w zakresie zbieżnym ze szkoleniami określonymi w ppkt 1 – 4.

Odpowiedź 160.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 161.

Dotyczy Załącznika 1.1 SOPZ pkt 1.7. ppkt 2):

Wnosimy o dopuszczenie konstrukcji podwozia wykonanej ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej innymi metodami antykorozyjnymi gwarantującymi wymagany okres trwałości 15 lat.

Uzasadnienie ww. wniosku jest tożsame z uzasadnieniem wniosku nr 1. Zamawiający nie powinien w żaden sposób eliminować ani preferować jakiejkolwiek metody wykonania i zabezpieczenia nadwozia i podwozia, bowiem to Wykonawca na te elementy i ich zabezpieczenie udziela Zamawiającemu gwarancji i pod rygorem naliczenia kar umownych musi pojazd naprawić w wymaganym przez Zamawiającego terminie w przypadku wystąpienia jakichkolwiek usterek czy wad.

Odpowiedź 161.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 162.

Dotyczy Załącznika nr 1.1 SOPZ p. 3.1 ppkt 3.2.2.:

Wnosimy o dopuszczenie bocznej rolety przeciwsłonecznej dla kierowcy sterowanej mechanicznie.

Uzasadnienie

Kierowca jest w stanie rozwinąć boczną roletę przeciwsłoneczną bez konieczności wstawania z siedzenia. Zastosowanie elektrycznie sterowanej bocznej rolety nie jest w tym przypadku konieczne.

Odpowiedź 162.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 16.

Pytanie 163.

Dotyczy Załącznika 1.1 SOPZ p. 3.1. ppkt 3.4.:

Wnosimy o dopuszczenie lusterek zewnętrznych z możliwością łatwego składania ich w kierunku środka szyby czołowej w celu umycia autobusu na myjni

Uzasadnienie

W związku z dopuszczeniem przez Zamawiającego możliwości zastosowania prawego dwufunkcyjnego lusterka zewnętrznego z prawej strony autobusu, Wykonawca posiada rozwiązanie luster zewnętrznych ze zintegrowaną obudową z tworzywa sztucznego. Ze względu na konstrukcję luster, nie ma możliwości ich demontażu przed myciem autobusu. Posiadają funkcję składania w kierunku środka szyby czołowej z dodatkową blokadą

złożenia celem zabezpieczenia szyby przedniej, która jest równoważna z wymogiem Zamawiającego.

Odpowiedź 163.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w treści odpowiedzi na pytanie 89 i 17.

Pytanie 164.

Dotyczy Załącznika 1.1 SOPZ p. 3.4. pp. 2.1.:

Prosimy o potwierdzenie, że poprzez wskaźnik chwilowego zapotrzebowania na energię Zamawiającemu chodzi o wskaźnik chwilowego zużycia energii.

Odpowiedź 164.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 165.

Dotyczy Załącznika 1.1. SOPZ. p.3.4. pp.2.2:

Wnosimy o uznanie za równoważne do wymaganego zastosowanie wskaźnika pokazującego przepływ mocy w silniku, dzięki któremu kierowca widzi czy na skutek jego jazdy energia jest zużywana czy odzyskiwana.

Odpowiedź 165.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie z zastrzeżeniem, że kierujący musi mieć wskazanie jazdy ekonomicznej.

Pytanie 166.

Dotyczy Załącznika 1.1. SOPZ p. 3.4. pp.3.4. oraz p.10.2

Wnosimy o dopuszczenie prezentacji statusu/przebiegu procesu ładowania poprzez podświetlanie kontrolki umieszczonej przy/w gnieździe do ładowania.

Uzasadnienie

Jest to zdecydowanie bardziej praktyczne rozwiązanie, gdyż ładowanie typu plug-in odbywa się zwykle podczas dłuższego postoju autobusu, bez kierowcy w środku i przy wyłączonym zapłonie dlatego dzięki kontrolkom przy gnieździe nie ma potrzeby wchodzenia do pojazdu i włączania wyświetlacza.

Odpowiedź 166.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 167.

Dotyczy Załącznika 1.1.S OPZ p.3.4. pp. 3.5.:

Wnosimy o rezygnację z wymagania dotyczącego prezentacji rezerwy prądu do przejechania 50 km z możliwością zmiany zakresu (wymagana rejestracja w systemie pojazdu sygnału rezerwy).

Uzasadnienie

Przewidywany zasięg pojazdu jest wartością zmienną, która zależy od wielu czynników i która zmienia się dynamicznie w zależności od m.in. stylu jazdy, prędkości jazdy, załączonych odbiorników (typu klimatyzacja czy ogrzewanie). Dlatego też rezerwa może się wielokrotnie pojawiać i znikać co może dezorientować kierowcę.

W opinii Wykonawcy będącego czołowym producentem autobusów elektrycznych znacznie bardziej miarodajnym parametrem jest procentowy poziom naładowania baterii, który nie jest tak bardzo zmienny jak przewidywany zasięg pojazdu.

Jednocześnie nie jest wskazane, aby użytkownik posiadał możliwość samodzielnej zmiany progu pojawienia się rezerwy, bo może to spowodować sytuację, że rezerwa będzie się zapalać przy różnych wartościach w różnych autobusach co może niepotrzebnie dezorientować kierowców.

Odpowiedź 167.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Kierowca musi wiedzieć, ile może jeszcze przejechać. Wskaźnik rezerwy przy odpowiednim oprogramowaniu oraz taktowaniu powinien działać zgodnie z założeniami:

- **Wskaźnik poziomu naładowania baterii jest dopuszczony;**
- **Zmiana progu pojawiania się rezerwy w przypadku konieczności korekty będzie korygowana przez serwis jednocześnie w całej flocie dostarczonych pojazdów.**

Pytanie 168.

Dotyczy Załącznika 1.1. SOPZ p. 3.4. pp. 3.6.:

Wnosimy o usunięcie punktu 3.6. lub ewentualnie o dopuszczenie informacji o zasięgu gwarantowanym w postaci naklejki.

Uzasadnienie

Gwarantowany zasięg deklarowany przez producenta jest wartością stałą, więc jego pokazywanie na wyświetlaczu jest w ocenie Wykonawcy pozbawione sensu.

Odpowiedź 168.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 169.

Dotyczy załącznika 1.1. SOPZ p.3.4. pp 3.7

Wnosimy o usunięcie punktu 3.7.

Uzasadnienie

W ocenie Wykonawcy będącego czołowym producentem autobusów elektrycznych informacja opisana w tym punkcie jest nadmiarowa (względem przebiegu dziennego i zasięgu pozostałego do dyspozycji) a tym samym nie wnosi żadnej wartości dodanej dla kierowcy a wręcz poprzez nadmiar wskazań może mu wręcz przeszkadzać.

Dodatkowo rozwijanie tej niestandardowej funkcjonalności - niespotykanej prawdopodobnie dotąd nigdzie - zwiększyłoby niepotrzebnie cenę oferowanych pojazdów.

Odpowiedź 169.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 170.

Dotyczy Załącznika 1.1 SOPZ p. 3.6. ppkt 2.3.:

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania fotela kierowcy z regulacją stopniową.

Uzasadnienie

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

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

Odpowiedź 170.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie. Zamawiający odsyła w tym zakresie do odpowiedzi na pytanie nr 51.

Pytanie 171.

Dotyczy Załącznika 1.1 SOPZ p. 4.1. ppkt 8:

Wnosimy o dopuszczenie innego sposobu montażu siedzeń dostępnych z niskiej podłogi w pobliżu nadkoli osi przedniej i tylnej autobusu.

Uzasadnienie

Siedzenia dostępne z niskiej podłogi w pobliżu nadkoli osi przedniej i tylnej ze względów konstrukcyjnych nie mogą być montowane do ścian bocznych. Są montowane

bezpośrednio do zabudowy nadkoli, w związku z tym zaproponowane rozwiązanie spełni wymóg Zamawiającego odnośnie łatwego mycia powierzchni podłogi.

Odpowiedź 171.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 172.

Dotyczy Załącznika 1.1. SOPZ p. 4.3 ppkt 3:

Wnosimy o wykreślenie zapisu odnośnie wklęsłego przycisku dla osób niepełnosprawnych.

Uzasadnienie

Wymóg niezgodny z Regulaminem nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej (Załącznik 8, punkt 3.3.3.2.)

Odpowiedź 172.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w odpowiedzi na pytanie nr 23.

Pytanie 173.

Dotyczy Załącznika 1.1. SOPZ p. 6.1. ppkt 2:

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania realizacji wentylacji poprzez wentylatory umieszczone w jednostce klimatyzacji.

Uzasadnienie

Wykonawca posiada rozwiązanie zintegrowanej jednostki klimatyzacji wraz z wentylatorami, które pracują niezależnie od klimatyzacji (tj. w funkcji wentylacji wymuszonej, gdy wyłączona jest sprężarka) i gwarantują odpowiednią wymianę powietrza.

Odpowiedź 173.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 174.

Dotyczy Załącznika 1.1 SOPZ pkt 8.1. ppkt 4.1:

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej sterowanej w oparciu o zaprogramowaną krzywą temperaturową, która utrzymuje daną temperaturę w przestrzeni pasażerskiej biorąc pod uwagę wartość temperatury zewnętrznej.

Uzasadnienie

Wykonawca jest doświadczonym i uznanym producentem autobusów na rynku europejskim. Oferowane rozwiązanie sterowania klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej opartej o optymalną zaprogramowaną krzywą temperaturową nie tylko gwarantuje

komfortowe warunki dla pasażerów, ale również zachowanie odpowiedniego bilansu elektrycznego względem realizacji funkcji trakcyjnych pojazdu.

Odpowiedź 174.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 175.

Dotyczy Załącznika nr 1.1. SOPZ pkt 8.1. ppkt 4.6:

Wnosimy o dopuszczenie możliwości manualnego wymuszenia (włączenia / wyłączenia) systemu klimatyzacji tylko i wyłącznie w przestrzeni kabiny kierowcy.

Uzasadnienie

Wykonawca jest doświadczonym i uznanym producentem autobusów na rynku europejskim. Oferowane rozwiązanie sterowania klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej opartej o optymalną zaprogramowaną krzywą temperaturową nie tylko gwarantuje komfortowe warunki dla pasażerów, ale również zachowanie odpowiedniego bilansu elektrycznego względem realizacji funkcji trakcyjnych pojazdu.

Odpowiedź 175.

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 176.

Dotyczy Załącznika 1.1. SOPZ p. 9.2:

Wnosimy o potwierdzenie, że wymaganie dotyczące maksymalnego momentu obrotowego dotyczy całego układu napędowego tj. tzw. momentu "na kołach" a nie momentu obrotowego samego silnika elektrycznego.

Uzasadnienie

Moment obrotowy "na kołach" pojazdu w układzie napędowym wyposażonym w przekładnię jest wielokrotnie wyższy niż moment na wale silnika i ma zdecydowanie większe znaczenie praktyczne niż moment samego silnika.

Odpowiedź 176.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 177.

Dotyczy Załącznika 1.1 SOPZ p. 9.5 ppkt 4:

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

- Średnia prędkość handlowa;
- Przebieg roczny;
- Moc ładowania;
- Czas dostępny na poszczególne ładowania;
- Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami;
- Topografia trasy.

Odpowiedź 177.

Zamawiający wyjaśniając podaje następujące informacje:

- 1. Średnia prędkość handlowa;- eksploatacyjna 16,4 km/h;**
- 2. Przebieg roczny; dla autobusów Maxi 55 000 km dla autobusów Mega 55 000 km;**
- 3. Moc ładowania; - 150 kW;**
- 4. Czas dostępny na poszczególne ładowania; - 4 godziny;**
- 5. Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami; raz na dobę;**
- 6. Topografia trasy. - dane o topografii linii autobusowych są na stronie Operatora przewozów komunikacyjnych na stronie ztm.gda.pl.**

Pytanie 178.

Dotyczy Załącznika 1.1 SOPZ p. 9.5 ppkt 5 oraz 10.1:

Wnosimy o zmianę zapisu w p. 9.5. ppkt 5 oraz punkcie 10.1 dotyczących maksymalnej mocy ciągłej ładowania z „min. 150 kW” na prąd ładowania min. 200A ewentualnie na moc „około 150 kW”.

Uzasadnienie

Duża moc ładowania oznacza przepływ dużych prądów, którym towarzyszy nadmierne nagrzewanie się przewodów. Natężenie prądu 200 amperów to typowa maksymalna wartość prądu ładowania, która pozwala uzyskać moc ładowania zbliżoną do 150kW bez konieczności stosowania przewodów o bardzo dużych przekrojach (ciężkich i nieporęcznych) lub bez ich chłodzenia cieczą (komplikacja układu i wzrost jego ceny).

Odpowiedź 178.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 179.

Dotyczy Załącznika 1.1 SOPZ p. 9.5. ppkt 11:

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

- Średnia prędkość handlowa
- Przebieg roczny
- Moc ładowania
- Czas dostępny na poszczególne ładowania
- Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami
- Topografia trasy

Odpowiedź 179.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie 177.

Pytanie 180.

Dotyczy Załącznika 1.1. pkt 10.2 SOPZ:

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania w którym proces ładowania rozpoczyna się automatycznie po włożeniu wtyczki ładowarki do gniazda w autobusie bez konieczności wciśnięcia przycisku.

Uzasadnienie

Jest to prostsze, bardziej intuicyjne i zdecydowanie bardziej rozpowszechnione rozwiązanie od tego wymaganego przez Zamawiającego.

Odpowiedź 180.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 181.

Dotyczy załącznika 1.1. SOPZ p.10.2.:

Wnosimy o usunięcie zapisu dotyczącego systemu umożliwiającego zdalne załączanie i rozłączanie systemu ładowania a w zakresie prekondycjonowania wnosimy o uznanie za wystarczającą zgodność autobusu z normą VDV 261.

Uzasadnienie

Realizacja wymagania opisanego przez Zamawiającego odbywa się zwykle z poziomu systemu zarządzania pracą ładowarek. System ten decyduje o mocy i czasie ładowania

poszczególnych autobusów oraz może inicjować prekondukcjonowanie, jeżeli autobus jest zgodny z normą VDV 261.

Umożliwi to zastosowanie wspólnego systemu w przypadku zakupu przez Zamawiającego w przyszłości autobusów elektrycznych innego producenta niż tego, który zostanie wyłoniony w postępowaniu obecnym

Proponujemy zatem przeniesienie tego wymagania do postępowania przetargowego na ładowarki do autobusów elektrycznych.

Odpowiedź 181.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 182.

Dotyczy Załącznika 1.1. SOPZ p.10.2

Wnosimy o dopuszczenie prezentacji przebiegu procesu ładowania poprzez podświetlanie kontrolki umieszczonych przy/w gnieździe do ładowania.

Uzasadnienie

Jest to zdecydowanie bardziej praktyczne rozwiązanie, gdyż ładowanie typu plug-in odbywa się zwykle podczas dłuższego postoju autobusu, bez kierowcy w środku i przy wyłączonym zapłonie dlatego dzięki kontrolkom przy gnieździe nie ma potrzeby wchodzenia do pojazdu i włączania wyświetlacza.

Odpowiedź 182.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 183.

Dotyczy Załącznika nr 1.1. SOPZ p. 12.1 ppkt 2.:

Wnosimy o dopuszczenie kontrolki niskiego poziomu płynu w układzie chłodzenia na pulpicie kierowcy.

Uzasadnienie

Ze względów bezpieczeństwa kierowca powinien być informowany o niskim poziomie płynu chłodzenia, nie jego braku.

Odpowiedź 183.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 184.

Dotyczy Załącznika nr 1.1. SOPZ p. 14:

Wnosimy o dopuszczenie w autobusie dwuosiowym - jako równoważnego z zastosowaniem układu centralnego smarowania podwozia - układu bezobsługowego, umożliwiającego eksploatację bez smarowania, natomiast w autobusie trzyosiowym – zastosowanie układu centralnego smarowania jedynie mechanizmu łożyskowania artykulacji przegubu.

Jako doświadczony producent, będący wiodącym dostawcą pojazdów niskoemisyjnych, z powodzeniem od wielu lat stosujemy w tysiącach wyprodukowanych i dostarczonych autobusów układy podwoziowe- m. in. wały napędowe, przednie osie- których konstrukcja nie wymaga smarowania. Doświadczenia z rynku wskazują brak jakichkolwiek technicznych w wieloletniej eksploatacji tych rozwiązań, co czyni je bezpiecznymi i zapewnia Zamawiającemu brak problemów.

Odpowiedź 184.

Zamawiający dokonał modyfikacji Załącznika 1.1. i 1.2. do SWZ.

Pytanie 185.

Dotyczy Załącznika nr 1.1. SOPZ p. 15 ppkt 1:

Wnosimy o rezygnację z wymogu awaryjnego systemu hamowania autobusu przy wykryciu przeszkody oraz dopuszczenie rozwiązania wspomaganie nagłego hamowania autobusu przez kierowcę, tzw. Brake Assistant, które po wykryciu nagłego niepełnego nacisku na pedał hamulca powoduje zastosowanie maksymalnej siły hamującej odpowiadającej pełnemu dociśnięciu pedału hamulca oraz jego całkowite automatyczne dociśnięcie.

Uzasadnienie

Z analiz przeprowadzonych przez Wykonawcę wynika, że w sytuacjach nagłego hamowania, kierowca naciska pedał hamulca maksymalnie do 80% jego pełnego nacisku. Wykonawca nie rekomenduje stosowania awaryjnego systemu hamowania autobusu przy wykryciu przeszkody na drodze w autobusach miejskich klasy I ze względu na zbyt wysokie ryzyko nagłego hamowania, niekontrolowanego przez kierowcę, podczas jazdy na drogach o dużym natężeniu ruchu miejskiego. Zastosowanie tego typu rozwiązania przy awaryjnym hamowaniu mogłoby spowodować uszczerbek na zdrowiu pasażerów, zwłaszcza pasażerów stojących. Powyższe rozwiązanie jest rekomendowane dla autobusów turystycznych oraz międzymiastowych.

Proponujemy modyfikację zapisu na następujący:

„system antykolizyjny wyposażony w czujniki wizyjne przednie i martwego pola z boków pojazdów, wywołujące alarm dźwiękowy oraz optyczny w przypadku zaistnienia ryzyka zderzenia, potrącenia lub kolizji. System ma wykrywać również pieszych, rowerzystów, motocyklistów, etc. Ponadto, ma umożliwić kontrolę zachowania bezpiecznej odległości od innego pojazdu na trasie.”

Odpowiedź 185.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi do pytania nr 202.

Pytanie 186.

Dotyczy Załącznika nr 1.1 SOPZ p. 16.3 ppkt 3:

Wnosimy o dopuszczenie akumulatorów żelowych o pojemności 2x 210 Ah.

Uzasadnienie

Ze względu na swoją konstrukcję akumulatory żelowe nie wymagają zastosowania wewnętrznej warstwy z włókna szklanego i charakteryzują się równoważną odpornością na wstrząsy i wibracje do rozwiązania wskazanego przez Zamawiającego.

Odpowiedź 186.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 187.

Część II:

1) Dotyczy kryterium T5B (materiały użyte do wykonania konstrukcji nadwozia autobusu MEGA):

Wnosimy o bezwzględne usunięcie ww. kryterium jako bezzasadnego i uniemożliwiającego konkurencję.

Uzasadnienie

Jest uzasadnionym, przyjętym rozwiązaniem w produkcji pojazdów na świecie, iż wybór technologii budowy pojazdu powinien być pozostawiony Wykonawcy, który daje na swoją technologię odpowiednie okresy gwarancji. Wykonawca jako wiodący dostawca autobusów na świecie w swoich produktach stosuje technologie, których skuteczność została potwierdzona w okresie wieloletniej eksploatacji pojazdów w różnych warunkach użytkowania. Dla produktów Wykonawcy nie jest możliwe zagwarantowanie wymaganych przez Zamawiającego okresów dostawy z uwzględnieniem narzuconych przez niego sposobów budowy pojazdów. Zmiany konstrukcji wymagają wieloletnich badań i doświadczeń w warunkach rzeczywistych.

To na Wykonawcy spoczywa ciężar wyprodukowania pojazdu spełniającego kryteria Zamawiającego pod kątem wytrzymałości i odporności na korozję przez deklarowany wieloletni okres eksploatacji i gwarancji z konsekwencjami finansowymi dla Wykonawcy w przypadku jakichkolwiek problemów lub nieprawidłowości (15 i więcej lat). I tę wytrzymałość jako wiodący światowy producent autobusów elektrycznych – i jeden z liderów w ich sprzedaży na świecie – zapewniamy.

Tymczasem Zamawiający w kryterium oceny ofert niejako „przewiduje” konieczność wyprodukowania pojazdu o nadwoziu wykonanym ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii w zamkniętym cyklu technologicznym dla całego zamówienia – za które rozwiązanie przewiduje przyznanie 10 punktów. Inne rozwiązania techniczne – mimo że

cechują się taką samą, o ile nie lepszą wytrzymałością – punktowane są przez Zamawiającego gorzej, z niezrozumiałych dla Wykonawcy przyczyn. Wskazujemy, że tego rodzaju nieuzasadnione różnice punktowe w oczywisty sposób wpływają na ograniczanie konkurencji w postępowaniu, co wpływa negatywnie na interes samego Zamawiającego i możliwość uzyskania przez niego jak najlepszej oferty. Wykonawca podkreśla, że z punktu widzenia celów postępowania i Zamawiającego nie jest zasadne różnicowanie w kryteriach oceny ofert materiału, z którego wykonana została konstrukcja nadwozia autobusu. Gorsze traktowanie innych niż preferowane przez Zamawiającego rozwiązań technicznych (kataforeza) powoduje, że Wykonawca oferujący rozwiązanie techniczne, które nie jest preferowane, w zasadzie nie ma możliwości odrobienia straty punktowej poprzez obniżenie ceny oferty, co wyklucza go z udziału w postępowaniu.

Ponadto Zamawiający nie przewidział, że oferent może posiadać rozwiązanie w postaci konstrukcji pojazdu wykonanej z różnych materiałów – zarówno tych punktowanych wyżej, jak i nie punktowanych w ocenie ofert, a zapewniających taki sam okres żywotności i na które dostawca udziela takiej samej bądź dłuższej gwarancji, niż ofercie konstrukcji z materiałów najwyżej punktowanych.

Jeszcze raz podkreślamy, iż z punktu widzenia użytkownika i właściciela autobusu istotne jest, aby konstrukcja pojazdu była wykonana w sposób umożliwiający długoletnią i bezproblemową eksploatację i objęta była gwarancją, również w zakresie odporności na korozję.

Pragniemy podkreślić, że oferowane przez nas rozwiązanie doceniane jest przez najbardziej wymagających przewoźników w aglomeracjach miejskich w całej Europie.

Mając na uwadze powyższą argumentację wnosimy jak na wstępie – o wykreślenie ww. kryterium.

Odpowiedź 187.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 188.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ pkt 3.1 ppkt 3.5:

Prosimy o doprecyzowanie czy Zamawiający ma na myśli jedno podwójne lustro w pełni sterowane (analogicznie do wymogu Zamawiającego dla Autobusu MAXI).

Odpowiedź 188.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 189.

Dotyczy Załącznika nr 1.2 SOPZ pkt 14:

Wnosimy jak we wniosku nr 74 powyżej.

Odpowiedź 189.

Zamawiający dokonał modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku nr 1.1 i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 190.

Dotyczy Załącznika nr 1.2 SOPZ pkt 14:

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający wymaga nieograniczonych czasowo licencji tylko dla Autobusów MEGA. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia dla Autobusów MAXI nie zawiera tego wymogu.

Odpowiedź 190.

Warunki udzielenia licencji określone są w projektowanych postanowieniach umownych (Załącznik 5.1. i 5.2. do SWZ).

Pytanie 191.

Dotyczy Załącznika nr 1.2 SOPZ pkt 1.7 ppkt 3:

Wnosimy o dopuszczenie konstrukcji podwozia wykonanej ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej innymi metodami antykorozyjnymi gwarantującymi wymagany okres trwałości 15 lat.

Argumentacja za tą zmianą została podana we wnioskach 1 i 51 w części I.

Odpowiedź 191.

Zamawiający dokonał modyfikacji Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 192.

Dotyczy Załącznika nr 1.2 SOPZ pkt 2.7 ppkt 2:

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania montażu niebieskiego przycisku zewnętrznego dla inwalidy na poszyciu bocznym obok drzwi drugich.

Uzasadnienie

Zamawiający dopuścił obydwa rozwiązania montażu przycisku do otwierania drzwi z zewnątrz autobusu przez pasażerów. Prosimy o analogiczne dopuszczenie dla zewnętrznego przycisku dla inwalidy. Wykonawca rekomenduje montaż zewnętrznego przycisku dla inwalidy na poszyciu bocznym biorąc pod uwagę wymóg Zamawiającego odnośnie drzwi otwieranych do wewnątrz autobusu.

Odpowiedź 192.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 193.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ pkt 3.1. ppkt 3.2.2:

Wnosimy o dopuszczenie bocznej rolety przeciwsłonecznej dla kierowcy sterowanej mechanicznie.

Uzasadnienie

Kierowca jest w stanie rozwinąć boczną roletę przeciwsłoneczną bez konieczności wstawania z siedzenia. Zastosowanie elektrycznie sterowanej bocznej rolety jest w tym przypadku nieuzasadnione.

Odpowiedź 193.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 194.

Dotyczy Załącznika nr 1.2 SOPZ pkt 3.1 ppkt 3.4:

Wnosimy o dopuszczenie lusterek zewnętrznych z możliwością łatwego składania ich w kierunku środka szyby czołowej w celu umycia autobusu na myjni.

Uzasadnienie

W związku z dopuszczeniem przez Zamawiającego możliwości zastosowania prawego dwufunkcyjnego lusterka zewnętrznego z prawej strony autobusu, Wykonawca posiada rozwiązanie lusterek zewnętrznych ze zintegrowaną obudową z tworzywa sztucznego. Ze względu na konstrukcję lusterek, nie ma możliwości ich demontażu przed myciem autobusu. Posiadają funkcję składania w kierunku środka szyby czołowej, która jest równoważna z wymogiem Zamawiającego.

Odpowiedź 194.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 195.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ pkt 3.6 ppkt 2.3:

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania fotela kierowcy z regulacją stopniową.

Uzasadnienie

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

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

Odpowiedź 195.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 196.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ pkt 4.1. ppkt 7:

Wnosimy o dopuszczenie innego sposobu montażu siedzeń dostępnych z niskiej podłogi w pobliżu nadkoli osi przedniej i tylnej autobusu.

Uzasadnienie

Siedzenia dostępne z niskiej podłogi w pobliżu nadkoli osi przedniej i tylnej ze względów konstrukcyjnych nie mogą być montowane do ścian bocznych. Są montowane bezpośrednio do zabudowy nadkoli, w związku z tym zaproponowane rozwiązanie spełni wymóg Zamawiającego odnośnie łatwego mycia powierzchni podłogi.

Odpowiedź 196.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie pod warunkiem pełnego dostępu do mycia podłogi.

Pytanie 197.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ pkt 4.3 ppkt 4:

Wnosimy o wykreślenie zapisu odnośnie wklęsłego przycisku dla osób niepełnosprawnych.

Uzasadnienie

Wymóg niezgodny z Regulaminem nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej (Załącznik 8, punkt 3.3.3.2.).

Odpowiedź 197.

Zamawiający dokonał modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 198.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ pkt 6.1. ppkt 2:

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania realizacji wentylacji poprzez wentylatory umieszczone w jednostce klimatyzacji.

Uzasadnienie

Wykonawca posiada rozwiązanie zintegrowanej jednostki klimatyzacji wraz z wentylatorami, które pracują niezależnie od klimatyzacji i gwarantują odpowiednią wymianę powietrza.

Odpowiedź 198.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 199.

Dotyczy Załącznika nr 1.2 SOPZ pkt 8.1 ppkt 5.1:

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej sterowanej w oparciu o zaprogramowaną krzywą temperaturową, która utrzymuje daną temperaturę w przestrzeni pasażerskiej biorąc pod uwagę wartość temperatury zewnętrznej.

Uzasadnienie:

Wykonawca jest doświadczonym i uznanym producentem autobusów na rynku europejskim. Oferowane rozwiązanie sterowania klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej opartej o optymalną zaprogramowaną krzywą temperaturową nie tylko gwarantuje komfortowe warunki dla pasażerów, ale również zachowanie odpowiedniego bilansu elektrycznego względem realizacji funkcji trakcyjnych pojazdu.

Odpowiedź 199.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 200.

Dotyczy Załącznika nr 1.2 SOPZ pkt 8.1 ppkt 5.6:

Wnosimy o dopuszczenie możliwości manualnego wymuszenia (włączenia / wyłączenia) systemu klimatyzacji tylko i wyłącznie w przestrzeni kabiny kierowcy.

Uzasadnienie

Wykonawca jest doświadczonym i uznanym producentem autobusów na rynku europejskim. Oferowane rozwiązanie sterowania klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej opartej o optymalną zaprogramowaną krzywą temperaturową nie tylko gwarantuje komfortowe warunki dla pasażerów, ale również zachowanie odpowiedniego bilansu elektrycznego względem realizacji funkcji trakcyjnych pojazdu.

Odpowiedź 200.

Zmawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 201.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ pkt 12.1 ppkt 2:

Wnosimy o dopuszczenie kontrolki niskiego poziomu płynu w układzie chłodzenia na pulpicie kierowcy.

Uzasadnienie

Ze względów bezpieczeństwa kierowca powinien być informowany o niskim poziomie płynu chłodzenia, nie jego braku.

Odpowiedź 201.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 202.

Dotyczy Załącznika nr 1.2 SOPZ pkt 15 ppkt 1:

Wnosimy o rezygnację z wymogu awaryjnego systemu hamowania autobusu przy wykryciu przeszkody oraz dopuszczenie rozwiązania wspomaganie nagłego hamowania autobusu przez kierowcę, tzw. Brake Assistant, które po wykryciu nagłego niepełnego nacisku na pedał hamulca powoduje zastosowanie maksymalnej siły hamującej odpowiadającej pełnemu dociśnięciu pedału hamulca oraz jego całkowite automatyczne dociśnięcie.

Uzasadnienie

Z analiz przeprowadzonych przez Wykonawcę wynika, że w sytuacjach nagłego hamowania, kierowca naciska pedał hamulca maksymalnie do 80% jego pełnego nacisku. Wykonawca nie rekomenduje stosowania awaryjnego systemu hamowania autobusu przy wykryciu przeszkody na drodze w autobusach miejskich klasy I ze względu na zbyt wysokie ryzyko nagłego hamowania, niekontrolowanego przez kierowcę, podczas jazdy na drogach o dużym natężeniu ruchu miejskiego. Zastosowanie tego typu rozwiązania przy awaryjnym hamowaniu mogłoby spowodować uszczerbek na zdrowiu pasażerów, zwłaszcza pasażerów stojących. Powyższe rozwiązanie jest rekomendowane dla autobusów turystycznych oraz międzymiastowych.

Analogicznie do wniosku w części I wnosimy o modyfikację ww. zapisu na następujący:

„system antykolizyjny wyposażony w czujniki wizyjne przednie i martwego pola z boków pojazdów, wywołujące alarm dźwiękowy oraz optyczny w przypadku zaistnienia ryzyka zderzenia, potrącenia lub kolizji. System ma wykrywać również pieszych, rowerzystów, motocyklistów, etc. Ponadto, ma umożliwić kontrolę zachowania bezpiecznej odległości od innego pojazdu na trasie.”

Odpowiedź 202.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika 1.1 i 1.2 do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 203.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ pkt 16.3. ppkt 3:

Wnosimy o dopuszczenie akumulatorów żelowych o pojemności 2x 210 Ah.

Uzasadnienie

Ze względu na swoją konstrukcję akumulatory żelowe nie wymagają zastosowania wewnętrznej warstwy z włókna szklanego i charakteryzują się równoważną odpornością na wstrząsy i wibracje do rozwiązania wskazanego przez Zamawiającego.

Odpowiedź 203.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 204.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego – w kontekście Załącznika nr 1.2. SOPZ p. 19 ppkt 5 – że Wykonawca zobowiązany będzie do przeprowadzenia jednego szkolenia uzupełniającego w zakresie zbieżnym ze szkoleniami określonymi w ppkt 1 – 4.

Odpowiedź 204.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 205.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ p. 3.4 ppkt 2.1:

Prosimy o potwierdzenie, że poprzez wskaźnik chwilowego zapotrzebowania na energię Zamawiającemu chodzi o wskaźnik chwilowego zużycia energii.

Odpowiedź 205.

Zamawiający dokonuje modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 206.

Dotyczy Załącznika 1.2. SOPZ. p.3.4. pp.2.2

Wnosimy o uznanie za równoważne do wymaganego zastosowanie wskaźnika pokazującego przepływ mocy w silniku dzięki, któremu kierowca widzi czy na skutek jego jazdy energia jest zużywana czy odzyskiwana.

Odpowiedź 206.

Zamawiający dokonuje modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 207.

Dotyczy Załącznika 1.2. SOPZ p. 3.4. pp.3.4. oraz p.10.2:

Wnosimy o dopuszczenie prezentacji statusu/przebiegu procesu ładowania poprzez podświetlanie kontroltek umieszczonych przy/w gnieździe do ładowania.

Uzasadnienie

Jest to zdecydowanie bardziej praktyczne rozwiązanie, gdyż ładowanie typu plug-in odbywa się zwykle podczas dłuższego postoju autobusu, bez kierowcy w środku i przy wyłączonym zapłonie dlatego dzięki kontrolkom przy gnieździe nie ma potrzeby wchodzenia do pojazdu i włączania wyświetlacza.

Odpowiedź 207.

Zamawiający dokonuje modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 208.

Dotyczy Załącznik 1.2. SOPZ p.3.4. pp. 3.5.:

Wnosimy o rezygnację z wymagania dotyczącego prezentacji rezerwy prądu do przejechania 50 km z możliwością zmiany zakresu (wymagana rejestracja w systemie pojazdu sygnału rezerwy).

Uzasadnienie

Przewidywany zasięg pojazdu jest wartością zmienną, która zależy od wielu czynników i która zmienia się dynamicznie w zależności od m.in. stylu jazdy, prędkości jazdy, załączonych odbiorników (typu klimatyzacja czy ogrzewanie). Dlatego też rezerwa może się wielokrotnie pojawiać i znikać co może dezorientować kierowcę.

W opinii Wykonawcy będącego czołowym producentem autobusów elektrycznych znacznie bardziej miarodajnym parametrem jest procentowy poziom naładowania baterii, który nie jest tak bardzo zmienny jak przewidywany zasięg pojazdu.

Jednocześnie nie jest wskazane, aby użytkownik posiadał możliwość samodzielnej zmiany progu pojawienia się rezerwy, bo może to spowodować sytuację, że rezerwa będzie się zapalać przy różnych wartościach w różnych autobusach co może niepotrzebnie dezorientować kierowców.

Odpowiedź 208.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Kierowca musi wiedzieć, ile może jeszcze przejechać. Wskaźnik rezerwy przy odpowiednim oprogramowaniu oraz taktowaniu powinien działać zgodnie z założeniami:

- **Wskaźnik poziomu naładowania baterii jest dopuszczony;**

- **Zmiana progu pojawiania się rezerwy w przypadku konieczności korekty będzie korygowana przez serwis jednocześnie w całej flocie dostarczonych pojazdów.**

Pytanie 209.

Dotyczy załącznika 1.2. SOPZ p. 3.4. pp. 3.6.

Wnosimy o usunięcie punktu 3.6. lub ewentualnie o dopuszczenie informacji o zasięgu gwarantowanym w postaci naklejki.

Uzasadnienie

Gwarantowany zasięg deklarowany przez producenta jest wartością stałą więc jego pokazywanie na wyświetlaczu jest w ocenie Wykonawcy pozbawione sensu.

Odpowiedź 209.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 210.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ p.3.4. ppkt 3.7:

Wnosimy o usunięcie punktu 3.7.

Uzasadnienie

W ocenie Wykonawcy będącego czołowym producentem autobusów elektrycznych informacja opisana w tym punkcie jest nadmiarowa (względem przebiegu dziennego i zasięgu pozostałego do dyspozycji) a tym samym nie wnosi żadnej wartości dodanej dla kierowcy a wręcz poprzez nadmiar wskazań może mu wręcz przeszkadzać.

Dodatkowo rozwijanie tej niestandardowej funkcjonalności niespotykanej prawdopodobnie dotąd nigdzie zwiększyłoby niepotrzebnie cenę oferowanych pojazdów.

Odpowiedź 210.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 211.

Dotyczy Załącznika 1.2. SOPZ p. 9.2:

Wnosimy o potwierdzenie, że wymaganie dotyczące maksymalnego momentu obrotowego dotyczy całego układu napędowego tj. tzw. momentu "na kołach" a nie momentu obrotowego samego silnika elektrycznego.

Uzasadnienie

Moment obrotowy "na kołach" pojazdu w układzie napędowym wyposażonym w przekładnię jest wielokrotnie wyższy niż moment na wale silnika i ma zdecydowanie większe znaczenie praktyczne niż moment samego silnika.

Odpowiedź 211.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 212.

Dotyczy Załącznika nr 1.2. SOPZ pkt 9.5 ppkt 4 i 11:

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

- Średnia prędkość handlowa
- Przebieg roczny
- Moc ładowania
- Czas dostępny na poszczególne ładowania
- Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami
- Topografia trasy

Odpowiedź 212.

Zamawiający wyjaśniając podaje następujące informacje:

- Średnia prędkość handlowa – 16,4 km/h
- Przebieg roczny – maxi 55 000 km mega 55 000 km
- Moc ładowania- 150 kW
- Czas dostępny na poszczególne ładowania- 4 godziny
- Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami- jednokrotnie w ciągu doby
- Topografia trasy.- można uzyskać na stronie ztm.gda.pl

Pytanie 213.

Dotyczy Załącznika 1.2 SOPZ p. 9.5.5 oraz 10.1

Wnosimy o zmianę zapisu dotyczącego maksymalnej mocy ciągłej ładowania z „min. 150 kW” na prąd ładowania min. 200A ewentualnie na moc „około 150 kW”.

Uzasadnienie

Duża moc ładowania oznacza przepływ dużych prądów, którym towarzyszy nadmierne nagrzewanie się przewodów. Natężenie prądu 200 amperów to typowa maksymalna

wartość prądu ładowania, która pozwala uzyskać moc ładowania zbliżoną do 150kW bez konieczności stosowania przewodów o bardzo dużych przekrojach (ciężkich i nieporęcznych) lub bez ich chłodzenia cieczą (komplikacja układu i wzrost jego ceny).

Odpowiedź 213.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 214.

Dotyczy załącznika 1.2. SOPZ pkt 10.2:

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania w którym proces ładowanie rozpoczyna się automatycznie po włożeniu wtyczki ładowarki do gniazda w autobusie bez konieczności wciśnięcia przycisku.

Uzasadnienie

Jest to prostsze, bardziej intuicyjne i zdecydowanie bardziej rozpowszechnione rozwiązanie od tego wymaganego przez Zamawiającego.

Odpowiedź 214.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 180.

Pytanie 215.

Dotyczy załącznika 1.2. SOPZ p.10.2.:

Wnosimy o usunięcie zapisu dotyczącego systemu umożliwiającego zdalne załączanie i rozłączanie systemu ładowania a w zakresie prekondycjonowania wnosimy o uznanie za wystarczającą zgodność autobusu z normą VDV 261.

Uzasadnienie

Realizacja wymagania opisanego przez Zamawiającego odbywa się zwykle z poziomu systemu zarządzania pracą ładowarek. System ten decyduje o mocy i czasie ładowania poszczególnych autobusów oraz może inicjować prekondycjonowanie jeżeli autobus jest zgodny z normą VDV 261.

Umożliwi to zastosowanie wspólnego systemu w przypadku zakupu przez Zamawiającego w przyszłości autobusów elektrycznych innego producenta niż tego, który zostanie wyłoniony w postępowaniu obecnym

Proponujemy zatem przeniesienie tego wymagania do postępowania przetargowego na ładowarki do autobusów elektrycznych.

Odpowiedź 215.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 181.

Pytanie 216.

Dotyczy Załącznika 1.2. SOPZ p.10.2:

Wnosimy o dopuszczenie prezentacji przebiegu procesu ładowania poprzez podświetlanie kontroltek umieszczonych przy/w gnieździe do ładowania.

Uzasadnienie

Jest to zdecydowanie bardziej praktyczne rozwiązanie, gdyż ładowanie typu plug-in odbywa się zwykle podczas dłuższego postoju autobusu, bez kierowcy w środku i przy wyłączonym zapłonie dlatego dzięki kontrolkom przy gnieździe nie ma potrzeby wchodzenia do pojazdu i włączania wyświetlacza.

Odpowiedź 216.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 182.

Pytanie 217.

Wnosimy o wyjaśnienie przez Zamawiającego treści §2 ust. 7 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA), zgodnie z którym Zamawiający zastrzega sobie prawo kontroli zaawansowania prac w miejscu produkcji autobusów ze szczególnym uwzględnieniem zastosowanych materiałów oraz procesów zabezpieczenia antykorozyjnego autobusów. Z postanowienia tego nie wynika ani w jakim zakresie Zamawiający chce kontrolować zaawansowanie prac, ani z jaką częstotliwością miałyby to robić. Biorąc pod uwagę, że zakład produkcyjny Wykonawcy zajmuje się produkcją nie tylko autobusów, które miałyby być dostarczane dla Zamawiającego, a sam proces produkcyjny podlega ścisłej kontroli przed dostępem niepowołanych osób (z uwagi na konieczność ochrony tajemnicy przedsiębiorstwa), z punktu widzenia Wykonawcy zasadne jest oczekiwanie, że prawo kontroli zaawansowania prac w miejscu produkcji pojazdów będzie limitowane – zarówno co do zakresu, jak i co do częstotliwości przeprowadzania kontroli.

W tym zakresie również Wykonawca wnosi o doprecyzowanie postanowienia.

Odpowiedź 217.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 112.

Pytanie 218.

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 cz. I ust. 3 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez wydłużenie godzin, w ramach których nastąpić może dostawa pojazdów, a także wskazanie od której godziny dostawa może mieć miejsce.

Odpowiedź 218.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 113.

Pytanie 219.

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 cz. II ust. 13 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez wydłużenie zastrzeżonego w tym postanowieniu terminu z 3 dni roboczych do 7 dni roboczych. – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że termin 3 dni roboczych na usunięcie „braków lub nieprawidłowości” może się okazać wystarczający w przypadku drobnych braków; nie sposób jednak wykluczyć, że braki o innym charakterze niż „drobny” nie będą mogły zostać usunięte w tym terminie, dlatego postulujemy wydłużenie terminu do 7 dni roboczych.

Odpowiedź 219.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 114.

Pytanie 220.

W nawiązaniu do §4 cz. II ust. 16 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) Wykonawca wnosi o doprecyzowanie przez Zamawiającego przeprowadzenia jakiej długości (maksymalna liczba km) jazdy próbnej wymaga od Wykonawcy? Z obecnego brzmienia postanowienia wynika, że na żądanie Zespołu Odbioru Wykonawca zobowiązany jest na własny koszt do dokonania jazdy próbnej w miejscu, w tym na trasie w granicach administracyjnych miasta Gdańska, wskazanych przez Zamawiającego – bez podania ani orientacyjnie, ani maksymalnie ile km liczyć miałyby trasa jazdy próbnej.

Odpowiedź 220.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 115.

Zamawiający wskazuje, że trasa jazdy próbnej wynosi około 10 km, przebieg obejmuje realne warunki drogowe dla Gdańska, a wyznaczona trasa służy do szkolenia z zakresu jazdy ekonomicznej.

Pytanie 221.

W nawiązaniu do jednego z wniosków poprzedzających Wykonawca wnosi o zmianę w §4 cz. II ust. 17 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) Wykonawca wnosi o wydłużenie zastrzeżonego w tym postanowieniu terminu 3 dni roboczych do 7 dni roboczych. – ponownie wskazujemy, że o ile w przypadku drobnych braków i nieprawidłowości termin 3 dni może być wystarczający, tym niemniej w przypadku bardziej kardynalnych braków terminu tego nie sposób uznać za adekwatny.

Odpowiedź 221.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 116.

Pytanie 222.

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 cz. II ust. 18 (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez usunięcie z jego treści słów: „bez zastrzeżeń” użytych w odniesieniu do protokołu odbioru pojazdu. W ocenie Wykonawcy jest to zbyt daleko idąca restrykcja, która nie wydaje się w żaden sposób uzasadniona – zwłaszcza w świetle dorobku orzeczniczego sądów powszechnych wypracowanego w odniesieniu do zastrzegania umownej konieczności braku jakichkolwiek zastrzeżeń do przedmiotu umowy w chwili podpisywania protokołu odbioru. W razie zastrzeżeń (a więc uchybień i defektów o charakterze drobnym, które nie muszą się wiązać z koniecznością gruntownych napraw) Zamawiającemu przysługiwać będą odpowiednie uprawnienia o charakterze gwarancyjnym; bliżej niesprecyzowane „zastrzeżenie” nie powinno być natomiast przeszkodą do podpisania protokołów odbioru.

Odpowiedź 222.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 117.

Pytanie 223.

Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie przez Zamawiającego – w kontekście §5 ust. 3 i 4 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) – jaką dokumentację związaną ze Szkoleniami, która podlegać ma uzgodnieniu przez Strony w terminie nie później niż 60 dni przed planowaną dostawą pierwszego Pojazdu? W ust. 3 jest mowa o zobowiązaniu Wykonawcy do sporządzenia, skompletowania i przekazania Zamawiającemu, niezwłocznie po zakończeniu każdego Szkolenia, dokumentacji Szkolenia, w tym listy uczestników. Kolejny ustęp zakłada natomiast, że dokumentacja związana ze Szkoleniami ma zostać uzgodniona przez Strony. Brzmienie ustępów 3 i 4 skłaniać mogą do wniosku, że z jednej strony Wykonawca ma dowolność w określeniu dokumentacji, z drugiej natomiast, że ma ona podlegać uzgodnieniu z Zamawiającym.

Odpowiedź 223.

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z § 5 ust. 4 Strony ustalą szczegółowe terminy Szkoleń oraz dokumentację z nimi związaną nie później niż na 60 dni przed planowaną dostawą pierwszego Pojazdu. Następnie Wykonawca na podstawie ust. 3 będzie zobowiązany do dostarczenia po przeprowadzeniu szkolenia dokumentacji ustalonej na podstawie ust. 4, która to dokumentacja zostanie ustalona przed przeprowadzeniem szkoleń.

Pytanie 224.

Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 1 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez zastąpienie słów: „nieograniczonej czasowo” słowami: „ograniczonej czasowo”. – i ograniczenie jej w czasie przez okres 15 lat od daty odbioru ostatniego Pojazdu.

Odpowiedź 224.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 225.

Analogicznie do wniosku poprzedzającego Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 4 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez zastąpienie słów: „nieograniczonej czasowo” słowami: „ograniczonej czasowo”.

Odpowiedź 225.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 226.

Wykonawca wnosi o usunięcie z §7 ust. 4 pkt 2) Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA), zgodnie z którym licencja uprawniać by miała do korzystania z oprogramowania na polu eksploatacji „utrwalanie oprogramowania/programu komputerowego na nośnikach informatycznych”.

Odpowiedź 226.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 227.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 1) Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez:

- a. Obniżenie wysokości zastrzeżonej w nim kary umownej z 15% do 10% wynagrodzenia umownego;
- b. Zastrzeżenie, że kara umowna naliczana będzie od wartości netto, a nie brutto wynagrodzenia.

Odnosnie do pierwszego z wniosków Wykonawca wskazuje, że kara umowna na poziomie 15% wynagrodzenia z tytułu odstąpienia od umowy jest wysoka – zwłaszcza, jeśli wziąć pod uwagę możliwość naliczenia przez Zamawiającego kar umownych z innych sprecyzowanych umownie tytułów. Z uwagi na powyższe Wykonawca wnosi o obniżenie jej wysokości do poziomu 10%.

Uzasadnieniem dla wniosku o zmianę sprecyzowanego w lit. b. jest zasada równego traktowania, wynikająca z unormowania ustawy Prawo zamówień publicznych. Zastrzeżenie naliczania kar umownych od wartości brutto powoduje nierówne traktowanie wykonawców, ponieważ w przypadku wykonawców zagranicznych kara będzie obliczana od wartości niższej, ponieważ podatek VAT jest doliczany wtedy wyłącznie w celu dokonania oceny ofert. Podobna sytuacja miałaby miejsce w przypadku Wykonawcy zwolnionego z podatku VAT. W celu zachowania zasady równego traktowania wykonawców biorących w postępowaniu o udzielenie zamówienia zasadnym jest naliczanie kar umownych od wartości netto.

Odpowiedź 227.

W zakresie pkt. a Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 122.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie z pkt b w treści odpowiedzi na pytanie nr 61.

Pytanie 228. P

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 2) Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez obniżenie wysokości zastrzeżonej kary umownej z 5.000 zł do 2.500 zł dziennie za każdy pojazd. – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że kara umowna naliczana będzie sukcesywnie z każdym kolejnym dniem zwłoki, co spowoduje jej szybki przyrost. Jednocześnie warto zauważyć, że liczona będzie odrębnie od każdego dostarczonego ze zwłoką pojazdu, co samo w sobie jest dotkliwe dla Wykonawcy i pozwoli na pełną realizację celów kary umownej wynikających z zasad ogólnych prawa zobowiązań, bez pełnienia przy tym funkcji represyjnej.

Odpowiedź 228.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 5.1 i 5.2 do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 229.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 3) Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez obniżenie wysokości zastrzeżonej w nim kary umownej z 1.000 zł do 500 zł.

Odpowiedź 229.

Zamawiający podtrzymał postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 230.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 5) Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez:

- a. Obniżenie wysokości zastrzeżonej kary umownej z 1.000 zł do 500 zł;
- b. Zastrzeżenie, że kara umowna liczona będzie od nieprzeprowadzonego szkolenia (zamiast od każdej nieprzeprowadzonej godziny szkolenia);

Uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że liczenie kary umownej od każdej nieprzeprowadzonej godziny szkolenia jest bardzo daleko idącą restrykcją dla Wykonawcy – zwłaszcza jeśli wziąć pod uwagę liczbę osób podlegających szkoleniom w ramach wykonania Umowy. Tak określona kara umowna wydaje się realizować jedynie funkcję represyjną, co sprzeczne jest z ideą kar umownych, ponadto znaleźć będzie musiało odzwierciedlenie w wysokości ceny ofertowej – a więc przełoży się negatywnie na interes finansowy Zamawiającego.

Odpowiedź 230.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Zamawiający w zakresie pkt b pytania podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 231.

Wykonawca, w nawiązaniu do wniosków poprzedzających, wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 6) Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez obniżenie wysokości kary umownej z 3.000 zł do 1.500 zł.

Odpowiedź 231.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 232.

Wykonawca wnosi o enumeratywne wskazanie przez Zamawiającego jakie „pozostałe terminy umowne (nie wskazane w pkt. 1 – 7)” ma na myśli w §9 ust. 1 pkt 8 Umowy

(Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA). – podstawa do nałożenia kar umownych powinna być maksymalnie doprecyzowana, tak, by nie budzić wątpliwości interpretacyjnych na etapie stosowania umowy. Z uwagi na powyższe Wykonawca postuluje modyfikację ww. postanowienia umownego poprzez doprecyzowanie jakie „inne” terminy umowne stanowią podstawę naliczenia kary umownej w kwocie 500 zł za każdy dzień zwłoki.

Odpowiedź 232.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 233.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 1 pkt 11 oraz 12 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez obniżenie zastrzeżonej w nich kary umownej z 2.000 zł do 1.000 zł.

Odpowiedź 233.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 234.

Wykonawca wnosi o usunięcie przez Zamawiającego §9 ust. 1 pkt 10 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA), zgodnie z którym Zamawiający uprawniony będzie do nałożenia na Wykonawcę kary umownej za niedotrzymanie poziomu gwarantowanego minimalnego zasięgu autobusu określonego w ofercie Wykonawcy. Wykonawca wskazuje, że umowa zawiera wyczerpującą regulację na wypadek niedotrzymania poziomu gwarantowanego minimalnego zasięgu.

Odpowiedź 234.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 235.

Wykonawca wnosi o usunięcie kary umownej opisanej w §9 ust. 1 pkt 15 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA). Z Umowy nie wynika ograniczenie czasowe nałożenia ww. kary umownej, a sam Zamawiający nie wskazuje jaki jest estymowany przez niego okres eksploatacji pojazdów, które dostarczone zostaną w wykonaniu umowy. Oznacza to, że Zamawiający nie określa przez jaki czas Wykonawca zagrożony byłby możliwością nałożenia na niego kary umownej za zwłokę w dostarczeniu części zamiennych i podzespołów, co nie pozwala Wykonawcy na wycenę ww. obowiązku (a przez to: skalkulowania oferty).

Względnie, na wypadek nieuwzględnienia ww. wniosku Wykonawca wnosi o ograniczenie w czasie możliwości naliczenia kary umownej opisanej w §9 ust. 1 pkt 15 Umowy.

Odpowiedź 235.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 236.

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 5 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez zastrzeżenie, że Strony wyłączają możliwość dochodzenia odszkodowania z tytułu utraconych korzyści.

Odpowiedź 236.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 237.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego, że pod pojęciem całego okresu trwania Umowy, użytego w §10 ust. 1 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) Zamawiający rozumie okres 36 miesięcy obowiązywania gwarancji liczony od dostawy ostatniego pojazdu (w nawiązaniu do §2 ust. 12 oraz §17 ust. 3 pkt 3) Umowy).

Odpowiedź 237.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania, i wskazuje, że zgodnie z § 10 ust. 3 lit. b Załącznika nr 5.1 – Postanowienia umowy dla cz. I (na pojazdy MAXI) 30% wartości zabezpieczenia zostanie zwrócone w terminie 15 dni po upływie terminu rękojmi za wady.

Pod pojęciem całego okresu trwania Umowy Zamawiający rozumie okres do daty rozwiązania lub wygaśnięcia Umowy w związku z realizacją wszystkich zobowiązań z niej wynikających.

Pytanie 238.

Wykonawca zwraca się o wyjaśnienie przez Zamawiającego w kontekście §11 ust. 3 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) z jaką datą utożsamia zakończenie umowy, od którego to terminu liczony ma być termin 3 lat na zachowanie poufności.

Odpowiedź 238.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania i wyjaśnia, że za datę zakończenia umowy uznaje datę jej rozwiązania lub wygaśnięcia w związku z realizacją wszystkich zobowiązań z niej wynikających.

Pytanie 239.

W nawiązaniu do wniosków poprzedzających Wykonawca wnosi o zmianę w §11 ust. 4 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez obniżenie wysokości zastrzeżonej w tym postanowieniu kary umownej do 0,5% wartości wynagrodzenia oraz wskazanie, że kara umowna liczona będzie od wartości netto, a nie brutto.

Odpowiedź 239.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 240.

Wykonawca zwraca się, w kontekście §13 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA), o potwierdzenie przez Zamawiającego, że za Siłę Wyższą na gruncie niniejszej Umowy rozumie on również nieprzewidziane przez Strony ograniczenia i restrykcje wprowadzane w związku z obowiązującą pandemią COVID-19, o ile wpłyną one na niemożność wykonania obowiązków umownych bądź możliwość tę znacznie ograniczą.

Odpowiedź 240.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na to pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 65.

Pytanie 241.

Wykonawca wnosi o zmianę w §14 ust. 1 pkt 1) Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez wydłużenie zastrzeżonego w nim terminu z 10 do 30 dni.

Odpowiedź 241.

Zamawiający dokonał modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 242.

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego, w kontekście § 14 ust. 1 pkt 3 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA), co Zamawiający rozumie pod pojęciem rażącego naruszenia obowiązków gwarancyjnych?

Odpowiedź 242.

Zamawiający wskazuje, że pod pojęciem rażącego naruszenia obowiązków gwarancyjnych rozumie naruszenie obowiązków umownych w sposób nie budzący wątpliwości, w sposób ewidentnie sprzeczny z treścią zawartej umowy.

Pytanie 243.

Wykonawca wnosi o usunięcie §14 ust. 1 pkt 5 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) – uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że tak skonstruowana podstawa do odstąpienia od umowy jest niebywale pojemna i znacząco osłabia zasadę pewności umów. Podejmując decyzję o ubieganiu się o udzielenie zamówienia powinien mieć on pewność, że – wykonując zamówienie zgodnie z zaciągniętym zobowiązaniem – otrzyma wynagrodzenie wynikające z umowy. Określona w komentowanym postanowieniu podstawa odstąpienia od umowy przez Zamawiającego daje mu bardzo szerokie możliwości zakończenia stosunku zobowiązaniowego nawiązanego z Wykonawcą, przy czym podkreślić należy, że nie zostało w żaden sposób doprecyzowane jakich „oświadczeń” Wykonawcy dotyczyć ma to postanowienie. Literalna interpretacja postanowienia oznaczać by musiała, że już w przypadku przekroczenia o jeden terminu dostawy pojazdów wynikającego z umowy Zamawiający byłby uprawniony do odstąpienia od umowy, bowiem z treści umowy wynika, iż Wykonawca złożył oświadczenie o zobowiązaniu się do dostarczenia autobusów w terminie umówionym. Taka interpretacja prowadzi natomiast do wniosku, że Zamawiający miałby podstawę do odstąpienia od umowy w każdym przypadku naruszenia obowiązku umownego, który przyjął na siebie na podstawie zawartej z Zamawiającym umowy.

W żaden sposób nie wskazano również, czy wydanie nakazu zajęcia majątku Wykonawcy dotyczy całego jego majątku, czy też jedynie części – jeśli natomiast części, postanowienie takie uznać należy za niebywale restrykcyjne.

Odpowiedź 243.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 244.

Wykonawca wnosi o zmianę w §17 ust. 3 pkt 5) Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez zastąpienie każdorazowo wskaźnika 95% wskaźnikiem 80%. Zagwarantowanie przez jakiegokolwiek Wykonawcę realizacji założeń wymaganych przez Zamawiającego, tj. 95% przez cały okres gwarancji – a więc 120 miesięcy – jest nierealne, nawet przy zachowaniu optymalnych warunków dla użytkowania

takich pojazdów. Typowo stosowanym przez Zamawiających publicznych wskaźnikiem w tego rodzaju postępowaniach o udzielenie zamówienia jest wartość 80%.

Odpowiedź 244.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 245.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego, że zastrzeżone w §17 ust. 5 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) – uprawnienie do żądania od Wykonawcy na jego koszt przeprowadzenia badania parametru faktycznej pojemności magazynu energii i porównania jej z wymaganą wartością energii dostępnej (Ed) jest jednorazowe.

Odpowiedź 245.

Zamawiający wskazuje, że badanie jest jednorazowe dla danej baterii. Ponowne po naprawie/wymianie baterii w uzasadnionych wypadkach (niedostateczna gwarantowana pojemność magazynu).

Pytanie 246.

Wykonawca wnosi o usunięcie z treści §17 ust. 12 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA), zgodnie z którym w przypadku wystąpienia wady tego samego podzespołu lub elementu w przeciągu 1 roku od dokonanej naprawy lub wymiany, gwarancja na ten podzespół lub element biegnie na nowo od daty ponownego usunięcia wady przez Wykonawcę. Zastrzeżone w umowie postanowienie, zgodnie z którym okres gwarancji na cały pojazd przedłuża się odpowiednio o czas, w ciągu którego wskutek wady Pojazdu został on wyłączony z eksploatacji, a także postanowienie, wg którego w razie dokonania istotnych napraw rzeczy objętej gwarancją, termin gwarancji biegnie na nowo – odpowiednio zabezpieczają interes Zamawiającego na wypadek ewentualnych wad przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź 246.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 247.

Wykonawca zwraca się o wydłużenie wynikającego z §17 ust. 18 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) terminu 3 dni roboczych na usunięcie wad ujawnionych w okresie gwarancji do 5 dni roboczych.

Odpowiedź 247.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 69.

Pytanie 248.

Wykonawca zwraca się o usunięcie §17 ust. 20 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA). Uprawnienie Zamawiającego do żądania wymiany Pojazdu na wolny od wad w przypadku trzykrotnie powtarzających się napraw tego samego rodzaju lub napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych w danym Pojeździe jest bardzo daleko idącą restrykcją dla Wykonawcy, zwłaszcza jeśli zważyć na zakres uprawnień Zamawiającego wynikających z umowy. Odpowiednim zabezpieczeniem interesów Zamawiającego będzie zastrzeżenie obowiązku naprawienia pojazdu i doprowadzenia go do stanu wolnego od wad. Wykonawca nadmienia, że tego rodzaju ryzyko umowne będzie musiało ulec skalkulowaniu w ofercie, co przełoży się na cenę ofertową, wpływając negatywnie na interes samego Zamawiającego.

Odpowiedź 248.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 249.

Wykonawca w nawiązaniu do wniosków poprzedzających wnosi o wydłużenie terminu wynikającego z §17 ust. 21 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) z 3 dni roboczych do 5 dni roboczych oraz terminu 7 dni do terminu 10 dni roboczych.

Odpowiedź 249.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 250.

Wykonawca zwraca się o zmianę w §17 ust. 25 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez:

- a) Usunięcie z jego treści pkt 2);
- b) Zastąpienie słów: „mogące mieć” słowem: „mające”.

O ile za odpowiedni miernik uznać należy twierdzenie w określonej liczbie pojazdów w przeciągu dwóch kolejnych miesięcy wad tego samego rodzaju, o tyle zastrzeżenia i wątpliwości interpretacyjne budzić musi miernik w postaci uznania, że charakter i okoliczności wystąpienia wad świadczą o możliwości pojawienia się w kolejnych pojazdach. Podstawa ta jest bardzo uznaniowa i prowadzić może do sporów na etapie stosowania umowy.

Odpowiedź 250.

Zamawiający dokonał modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 251.

Wykonawca zwraca się o wydłużenie zastrzeżonego w §17 ust. 26 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) terminu z 10 dni do 15 dni.

Odpowiedź 251.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 252.

Wykonawca zwraca się o wprowadzenie do §17 ust. 27 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) zastrzeżenia, zgodnie z którym na umotywowany wniosek Wykonawcy Zamawiający wydłuży termin usunięcia wad.

Odpowiedź 252.

Zamawiający dokonał modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 253.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego, że w kontekście §17 ust. 35 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) sformułowanie „w okresie gwarancji” oznacza okres gwarancji całopojazdowej. Jednocześnie Wykonawca zwraca się o wykreślenie z komentowanego postanowienia słów: „a także w okresie 10 miesięcy od daty upływu gwarancji”. Tego rodzaju postanowienie prowadzi de facto do sztucznego przedłużenia okresu gwarancyjnego ponad ten, który wynikać będzie z umowy i uzgodnień stron.

Odpowiedź 253.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 254.

Wykonawca wnosi o zmianę w §18 ust. 4 Umowy (Załącznik nr 5.2; Postanowienia umowy dla cz. II – na pojazdy MEGA) poprzez skrócenie okresu zastrzeżonej w nim rękojmi z 10 do 2 lat, zgodnie z normami Kodeksu cywilnego. Uzasadnieniem dla wniosku o zmianę jest fakt, że umowa przewiduje szereg uprawnień Zamawiającego na podstawie udzielanej przez Wykonawcę gwarancji na pojazd i jego podzespoły/systemy, która stanowi spójny i

efektywny system ochrony Zamawiającego na wypadek ewentualnych wad przedmiotu zamówienia. Zastrzeżenie tak długiego okresu rękojmi, na podstawie którego uprawnienia Zamawiającego niejako dublują się z tymi na podstawie gwarancji, siłą rzeczy wymiennie wpłynie na cenę ofertową skalkulowaną przez Wykonawcę i negatywnie przełoży się na interes Zamawiającego. Wykonawca ma przy tym na względzie, że w przypadku umów zawieranych na gruncie prawa zamówień publicznych to Zamawiający pełni rolę gospodarza tego postępowania, a zasada swobody umów doznaje daleko idących ograniczeń, tym niemniej – jak wspomniano powyżej – w interesie samego Zamawiającego jest uzyskanie najlepszej oferty (w tym również najlepszej ekonomicznie).

W związku z powyższym wnosimy o skrócenie okresu udzielanej rękojmi z 10 lat do 2 lat.

Odpowiedź 254.

Zamawiający dokonał modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 255.

Wykonawca zwraca się o potwierdzenie przez Zamawiającego, w kontekście treści Załącznika nr 5 do Umowy (Umowa serwisowa) § 2 ust. 6 pkt 3) Umowy serwisowej na autobusy MEGA pojęcie „cały okres trwania niniejszej Umowy” oznacza „okres obowiązywania Umowy, tj, okres 36 miesięcy od dnia podpisania Protokołu Wykonania Umowy” – podobnie jak w ustępie poprzedzającym.

Odpowiedź 255.

Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem cały okres trwania niniejszej Umowy uznaje cały okres trwania Umowy do daty jej rozwiązania lub wygaśnięcia w związku z realizacją wszystkich zobowiązań z niej wynikających.

Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że dokonał zmiany postanowienia w odpowiedzi na pytanie nr 317.

Pytanie 256.

Wykonawca wnosi o usunięcie z treści §4 ust. 5 Umowy serwisowej na autobusy MEGA zdania: „W przypadku braku przesłania przez Wykonawcę informacji w sprawie wyrażenia lub odmowy wyrażenia zgody we wskazanym terminie – Strony uznają, że Wykonawca wyraził zgodę na zastosowanie części zamiennych i podzespołów obcych (nieoryginalnych) w zakresie objętym wnioskiem ASO.”

Odpowiedź 256.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 257.

Wykonawca zwraca się o wydłużenie zastrzeżonego w §4 ust. 11 Umowy serwisowej na autobusy MEGA terminu 3 dni roboczych do 5 dni roboczych.

Odpowiedź 257.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 258.

Wykonawca zwraca się o wydłużenie zastrzeżonego w §4 ust. 18 Umowy serwisowej na autobusy MEGA terminu 4 dni roboczych do 10 dni roboczych, a także wyjaśnienie przez Zamawiającego przez jaki „okres pogwarancyjny” Wykonawca ma zobowiązać się do umożliwienia zakupu części zamiennych i podzespołów do napraw pogwarancyjnych.

Odpowiedź 258.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie w treści odpowiedzi na pytanie 79.

Wykonawca ma zobowiązać się do umożliwienia zakupu części zamiennych i podzespołów do napraw pogwarancyjnych – 15 lat od ustania okresu gwarancji cało pojazdowej (§17 pkt 16).

Pytanie 259.

Wykonawca zwraca się o obniżenie zastosowanej przez Zamawiającego stawki w §5 ust. 2 pkt 1) Umowy serwisowej na autobusy MEGA z 250 zł netto do 150 zł netto.

Odpowiedź 259.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 260.

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 5 Umowy serwisowej na autobusy MEGA poprzez zastąpienie słowa: „kalendarzowych” słowem: „roboczych”. W ocenie Wykonawcy termin 5 dni kalendarzowych na dokonanie naprawy lub obsługi technicznej jest zbyt krótki i nie uwzględnia ograniczonych możliwości logistycznych Wykonawcy w czasie dni weekendowych i ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź 260.

Zamawiający dokonał modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 261.

Analogicznie do poprzedzających wniosków o zmianę Wykonawca wnosi o wydłużenie zastrzeżonego w §6 ust. 6 Umowy serwisowej na autobusy MEGA terminu 2 dni do 3 dni roboczych.

Odpowiedź 261.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 262.

Wykonawca wnosi o zmianę w §6 ust. 9 Umowy serwisowej na autobusy MEGA poprzez usunięcie z jego treści słów: „naprawionego lub”.

Odpowiedź 262.

Zamawiający dokonał modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 263.

SWZ, Rozdział V pkt 3 dla obu części wymogi określne w ppkt 3) lit b i c:

Wnosimy o rezygnację Zamawiającego z wymagania w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej – łącznej min. liczby miejsc oraz minimalnej pojemności akumulatorów (magazynów energii).

Uzasadnienie

Oczywistym jest, że autobusy miejskie nie są produktem „seryjnym” (jak jest w przypadku samochodów osobowych lub ciężarowych). Pojazdy do komunikacji miejskiej są produkowane „pod” konkretnego zamawiającego z uwzględnieniem jego wymagań i każdorazowo indywidualnie określanych potrzeb, m. in. w zakresie wyposażenia pojazdu, liczby miejsc siedzących i stojących, rozplanowania przestrzeni pasażerskiej, a także - w przypadku autobusów miejskich – pojemności i ilości tzw. „packów” baterii trakcyjnych.

Dla wykazania zdolności technicznej wykonawcy nie ma znaczenia, czy dostarczył on pojazdy przeznaczone dla 78 czy 80 pasażerów, oraz – czy pojemność baterii wyniosła 350 czy 440 kWh. Te parametry są „skrojone na miarę” dla konkretnego klienta i różnią się w każdej praktycznie dostawie autobusów tego samego typu.

Pojemność baterii zależy od sposobu eksploatacji pojazdu i różnych uwarunkowań związanych z realizacją rozkładów jazdy (w tym ukształtowania terenu, planowanej długości trasy, po której pojazd będzie się poruszał i innych czynników w oczywisty sposób wpływających na sposób użytkowania autobusu).

Stąd żądanie przez Zamawiającego wymagania konkretnych minimalnych parametrów w tym zakresie, dla wykazania spełniania warunku zdolności technicznej lub zawodowej, jest ograniczaniem konkurencji.

Jak najbardziej zasadny jest natomiast wymóg wykazania się dostawą autobusów oferowanego typu, aby potwierdzić, iż autobus oferowany nie jest prototypem.

Dlatego wnosimy o modyfikację wymogu w obu częściach zamówienia na następujący:

„Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed terminem składania ofert (..) dostarczył co najmniej 5 elektrycznych autobusów miejskich Maxi/ Mega oferowanego typu”.

Wskazujemy, że o ile określenie warunków udziału w postępowaniu leży w gestii Zamawiającego, o tyle stawiane przez niego wymogi dotyczące zdolności technicznej lub zawodowej, doświadczenia, jakim Wykonawca ma się wykazać w postępowaniu, każdorazowo muszą być proporcjonalne do przedmiotu zamówienia. Zamawiający ma nadto obowiązek określić te wymogi w sposób umożliwiający ocenę zdolności danego wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, wyrażając je jako tzw. minimalne poziomy zdolności, o których mowa w art. 112 ustawy p.z.p. Krajowa Izba Odwoławcza stoi na słusznym stanowisku, że „Proporcjonalność warunku należy rozumieć jako opisanie warunku na takim poziomie, który z jednej strony jest uzasadniony dążeniem zamawiającego do uzyskania najwyższej jakości i rzetelności w wykonaniu przedmiotu zamówienia, a z drugiej nie ogranicza dostępu do udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego wykonawcom zdolnym do jego realizacji.” – por. KIO 1030/17, wyrok z 8 czerwca 2017 r. Z kolei w wyroku z 4 października 2019 r. wskazano, że: „Za minimalne poziomy zdolności należy uznać takie wartości, wielkości lub wymagania, które nie mogą utrudniać uczciwej konkurencji (umożliwiać ubieganie się o udzielenie zamówienia publicznego tylko jednemu wykonawcy lub wąskiemu gronu wykonawców, podczas gdy zamówienie mogłoby należycie wykonać także inni wykonawcy). Zamawiający co prawda może określać warunki udziału w postępowaniu w sposób odpowiadający jego potrzebom, pod warunkiem że nie spowoduje to wyeliminowania z ubiegania się o zamówienie wykonawców, którzy mogą to zamówienie wykonać.”.

Z powyższego wynika, że stawiane warunki nie mogą być nadmierne i w sposób nieuzasadniony eliminować z udziału w danym postępowaniu wykonawców, którzy są zdolni wykonać i prawidłowo zrealizować zamówienie – a jest to pochodną nie tylko wspomnianej zasady proporcjonalności, ale również zasady równego traktowania wykonawców i zachowania uczciwej konkurencji, opisanych w art. 16 p.z.p. Kwestia ta znajduje bezpośrednie odzwierciedlenie w art. 112 p.z.p.

Z opisanych wcześniej przyczyn, dotyczących w szczególności indywidualnego podejścia Wykonawcy do każdego Klienta, jego potrzeb oraz wymagań i produkcji pojazdu z uwzględnieniem ww. czynników stawiany w postępowaniu wymóg wykazania się dostawą ze wskazaniem parametrów takich jak łączna min. liczba miejsc oraz minimalna pojemność akumulatorów (magazynów energii) nie znajdują uzasadnienia i znacząco naruszają konkurencyjność postępowania o udzielenie zamówienia oraz zasadę proporcjonalności.

Odpowiedź 263.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 2.

Pytanie 264.

Rozdz. X. Pkt 6. Ppkt 8) a i b tiret (ii)

Wnosimy o rezygnację z wymogu min. pojemności baterii w autobusach poddanych testowi SORT 2.

Uzasadnienie

Test SORT2 jest robiony przez niezależną jednostkę badawczą na bazie procedur UITP na pojeździe spełniającym wymogi w zakresie kompletacji i wyposażenia.

Jak udowodniono w pkt 1 autobusy dla różnych zamawiających posiadają różne pojemności baterii z uwagi na ich różne uwarunkowania w zakresie potrzeb przewozowych i indywidualne podejście Wykonawcy do każdego Klienta i jego wymagań.

Test SORT-2 jest przeprowadzany na autobusie określonego typu o określonej specyfikacji technicznej, w tym - w zakresie pojemności i ilości magazynów energii.

Pojemność ta nie ma znaczenia w zakresie wartości zużycia energii elektrycznej przez pojazd.

Znaczenie mają natomiast w tym zakresie: typ (wielkość) pojazdu, zastosowanie tego samego układu napędowego, rozmiaru i parametrów opon.

Procedura przeprowadzania testu SORT 2 jest czasochłonnym, kosztownym procesem, konieczne jest przeprowadzenie go też w odpowiednich warunkach temperaturowych.

Dla wykonawcy nie jest możliwy do spełnienia wymóg poddania testowi autobusu o konkretnej pojemności baterii w tak krótkim czasie, jak przeprowadzenie postępowania przetargowego.

Biorąc pod uwagę, że wymóg min. pojemności baterii autobusu testowanego powtarzałby się w każdym postępowaniu na autobusy elektryczne w Europie, konieczne byłoby wykonywanie kilkuset takich testów rocznie. Jest to niemożliwe do zrealizowania, ale i nie wydaje się być uzasadnione z punktu widzenia potrzeb Zamawiającego w tym postępowaniu. Podkreślić należy, że stawianie przez Zamawiającego takiego wymogu w warunkach udziału w postępowaniu po raz kolejny świadczy o stawianiu zbyt wygórowanych wymagań w stosunku do potrzeb określonych w SWZ, co z kolei bezpośrednio rzutuje na ograniczenie konkurencyjności postępowania. Takie działanie nie tylko świadczyć może o naruszeniu art. 16 pkt 1 p.z.p., ale wpływa negatywnie na interesy samego Zamawiającego, który powinien dążyć do uzyskania jak najlepszej oferty jak najniższym kosztem (wszak wydatkuje środki publiczne, zawierając umowę wskutek wyłonienia w przetargu wykonawcy). Jak natomiast wspomniano wcześniej, przeprowadzenie testu SORT-2 zgodnie z postawionymi przez Zamawiającego, restrykcyjnymi, wymogami, wiązać by się musiało nie tylko z czasem (co wyklucza Wykonawcę z tego postępowania, z uwagi na konieczność przeprowadzenia testu wg ściśle określonych wytycznych), ale i koniecznością zawyżenia ceny ofertowej (co z kolei wynika z kosztu, z jakim wiąże się przeprowadzenie takiego testu).

Warto dodać, że zachowanie uczciwej konkurencji w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, stanowiące naczelną zasadę p.z.p., ma na celu korzyści samego zamawiającego, Zbyt wygórowane warunki udziału w postępowaniu częstokroć powodują bowiem, że Zamawiający uniemożliwia złożenie oferty w postępowaniu przez podmioty w pełni i obiektywnie zdolne do wykonania zamówienia. Proponowana przez Wykonawcę zmiana wpłynie zatem korzystnie na zwiększenie konkurencyjności postępowania, zwiększając dostęp do udziału w przetargu i stwarzając Zamawiającemu większą możliwość wyboru najoptymalniejszej oferty, odpowiadającej jego rzeczywistym i uzasadnionym potrzebom.

Z uwagi na powyższe wnosimy o dokonanie opisanych wyżej zmian.

Odpowiedź 264.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 39.

Pytanie 265.

Część II – zał. 1.1. i 1.2. Pkt 1.8

Wnosimy o rezygnację z wymogu tzw. „sztucznego hałasu”.

Uzasadnienie:

Według Regulaminu nr 138 (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji cichych pojazdów transportu drogowego w odniesieniu do ich zmniejszonej słyszalności wszystkie autobusy elektryczne muszą być wyposażone w system AVAS, który emituje dźwięk podczas pracy autobusu w zakresach prędkości większej niż 0 km/h do 20 km/h włącznie. Aktywacja/dezaktywacja odbywa się automatycznie, bez ingerencji kierowcy.

Odpowiedź 265.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 82.

Pytanie 266.

Część II – zał. 1.1. i 1.2. Pkt 2.6. ppkt 1

Wnosimy o dopuszczenie zewnętrznych przycisków do automatycznego otwierania drzwi przez pasażerów z dotykowe z mechanicznym skokiem.

Uzasadnienie:

Wykonawca nie rekomenduje rozwiązania zewnętrznych przycisków bezdotykowych do automatycznego otwierania drzwi przez pasażerów. Rozwiązanie przycisków zewnętrznych dotykowych z mechanicznym skokiem jest pewnym i niezawodnym rozwiązaniem dla tego typu funkcjonalności przycisków.

Odpowiedź 266.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 267.

Część II – zał. 1.1. i 1.2. Pkt 3.4. ppkt 3.10

Prosimy o doprecyzowanie, czego dokładnie ma dotyczyć funkcja możliwości blokady poszczególnych osi.

Odpowiedź 267.

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga graficznej informacji o blokadzie osi na kokpicie kierowcy.

Pytanie 268.

Część II – zał. 1.1. i 1.2. Pkt 3.4. ppkt 3.12.

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania wyświetlania informacji o spadku ciśnienia w kołach poniżej granicznego na dedykowanym osobnym wyświetlaczu zamontowanym ergonomicznie w pobliżu deski rozdzielczej w polu widzenia kierowcy, względnie- na wyświetlaczu autokomputera informacji pasażerskiej.

Uzasadnienie:

Jest to rozwiązanie równoważne z wymaganym przez Zamawiającego.

Odpowiedź 268.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 269.

Część II – zał. 1.1. i 1.2. Pkt 3.4. ppkt 3.13.

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania wyświetlania informacji o przekroczeniu granicznej wartości przyspieszenia i hamowania na dedykowanym osobnym wyświetlaczu zamontowanym w pobliżu deski rozdzielczej kierowcy.

Uzasadnienie:

Jest to rozwiązanie równoważne z wymaganym przez Zamawiającego.

Odpowiedź 269.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 270.

Część II – zał. 1.1. i 1.2. Pkt 17.1. ppkt 1.4.

Wnosimy o rezygnację z wymogu Zamawiającego.

Uzasadnienie:

System ASR w autobusach elektrycznych Wykonawcy nie dopuszcza możliwości instalacji wyłącznika. Układ ASR współpracuje ze skrzynią biegów specjalnie zaprojektowaną przez Wykonawcę do autobusów miejskich.

Odpowiedź 270.

Zmawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 271.

Część II – zał. 1.1. i 1.2. Pkt 15 ppkt 1

Wnosimy o dopuszczenie równoważnego rozwiązania Asystenta Martwego Pola w oparciu o system wizyjny kamer.

Uzasadnienie:

Zaproponowane rozwiązanie ma dokładnie taką samą funkcjonalność jak systemy w oparciu o radary.

Odpowiedź 271.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 202.

Pytanie 272.

Część II – zał. 1.1. i 1.2. Pkt 15 ppkt 3

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania czujników montowanych w tylnej części autobusu jako system ostrzegania o przeszkodach za pojazdem w przypadku załączenia biegu wstecznego.

Uzasadnienie:

Jest to równoważne rozwiązanie z wymogiem Zamawiającego.

Odpowiedź 272.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 202.

Pytanie 273.

Zamawiający w punkcie V.3 SWZ napisał:

Zamawiający stosuje warunki udziału w postępowaniu:

Część I

3) zdolności technicznej lub zawodowej; Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed terminem składania ofert (a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy to w tym okresie) dostarczył co najmniej 5 elektrycznych niskopodłogowych autobusów miejskich (Maxi). Każdy dostarczony autobus spełniał następujące wymagania:

- a) długość co najmniej 11,5 m.,*
- b) łączna ilość miejsc co najmniej 78,*
- c) minimalna pojemność nominalna akumulatorów (magazynów energii) 440 kWh,*
- d) został dopuszczony do ruchu zgodnie z przepisami kraju, w którym nastąpiła dostawa.*

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie warunków udziału w postępowaniu dla autobusów MAXI w części I do następujących parametrów:

- b) łączna ilość miejsc co najmniej 70,*
- c) minimalna pojemność nominalna akumulatorów (magazynów energii) 300 kWh,*

Dla należytego wykonania dostawy (wyprodukowania pojazdów oraz dostarczenia do Zamawiającego) nie ma znaczenia ich szczegółowa komplekacja, ale prawidłowe wykonanie określonego zamówienia (zaplanowanie produkcji, zamówienie komponentów, terminowe wyprodukowanie i dostarczenie do Zamawiającego). Bez wątplenia najistotniejszą okolicznością jest zdolność wykonawcy do wyprodukowania pojazdów. Należy podkreślić, iż na Zamawiającym spoczywa obowiązek przeprowadzenia postępowania z poszanowaniem zasady uczciwej konkurencji (art. 16 Ustawy PZP). Oznacza to, iż Zamawiający nie powinien zawężyć kręgu wykonawców ponad potrzebę wyłonienia wiarygodnego i rzetelnego wykonawcy, do czego nie jest niezbędne ograniczenie wykazaniem się konkretnej komplekacji pojazdu. W ostatnich latach na polskim rynku autobusów miejskich było niewiele dostaw realizowanych z tak dużymi bateriami. Dodatkowo, duża pojemność magazynów energii wpływa na zwiększenie masy pojazdu a co za tym idzie zmniejszenie łącznej ilości miejsc. Wykonawca wyprodukował bardzo dużo sztuk autobusów elektrycznych klasy MAXI i posiada doświadczenie do realizacji przedmiotu zamówienia, jednakże nie może wziąć udziału w postępowaniu przetargowym, gdyż nie spełnia specyficznego wymogu Zamawiającego. Warunek postawiony przez Zamawiającego jest bardzo szczegółowy, przeważnie w postępowaniach na autobusy elektryczne warunek dotyczy wykazania się doświadczeniem w dostawach autobusów elektrycznych miejskich o długości oferowanej w niniejszym postępowaniu.

Odpowiedź 273.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 2.

Pytanie 274.

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca na potwierdzenie warunków udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, może wykazać się dostawami realizowanymi w toku, o dostarczonej już ilości wymaganej zgodnie z SWZ, w takim przypadku dokumenty potwierdzające należyte wykonanie dostaw powinny być wystawione w okresie ostatnich 3 miesięcy.

Odpowiedź 274.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 275.

Zamawiający w punkcie IX SWZ opisuje wymagania dotyczące Wadium.

6. Gwarancje lub poręczenia muszą zobowiązywać gwaranta lub poręczyciela do zapłaty wadium na rzecz zamawiającego na jego pierwsze, pisemne wezwanie, muszą być nieodwołalne i ważne co najmniej przez okres związania ofertą. Wadium powinno zabezpieczać uprawnienia zamawiającego do zatrzymania wadium określone w art. 98 ust. 6 ustawy Pzp.

1. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wadium wnoszonego w postaci gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej, Zamawiający dopuszcza, że okres ważności gwarancji będzie równy okresowi związania ofertą.

2. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku składania oferty na obie części Wykonawca może wnieść wadium w formie jednej gwarancji ubezpieczeniowej lub bankowej na łączną wartość 125.000,00 PLN, z wyszczególnieniem kwot na poszczególne zadania.

Odpowiedź 275.

Zamawiający potwierdza, że wadium musi być utrzymywane nieprzerwanie do dnia upływu terminu związania ofertą. Zamawiający potwierdza pkt. 2 pytania.

Pytanie 276.

Zgodnie z punktem X SWZ - Opis sposobu przygotowania oferty, Zamawiający wymaga złożenia wraz z ofertą przedmiotowych środków dowodowych:

8) Przedmiotowych środków dowodowych:

a) W przypadku składania oferty na Część I: Raport Techniczny znormalizowane cykle testów jezdnych (test SORT 2) przez oferowane autobusy MAXI. Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2 przez niezależną jednostkę upoważnioną do wykonania takiego testu, dla autobusu:

- (i) tego samego typu jak autobus oferowany,

- (ii) wyposażonego w baterię o minimalnej pojemności 440 kWh,
- (iii) wyposażonego w silnik tego samego producenta jak w autobusie oferowanym,
- (iv) wyposażonego w ten sam rozmiar opon jak w autobusie oferowanym,
- (v) dla którego wystawiona jest homologacja.

b) W przypadku składania oferty na Część II: Raport Techniczny znormalizowane cykle testów jezdnych (test SORT 2) przez oferowane autobusy MEGA. Raport powinien być wykonany wg wytycznych UITP2 przez niezależną jednostkę upoważnioną do wykonania takiego testu, dla autobusu:

- (i) tego samego typu jak autobus oferowany,
- (ii) wyposażonego w baterię o minimalnej pojemności 600 kWh,
- (iii) wyposażonego w silnik tego samego producenta jak w autobusie oferowanym,
- (iv) wyposażonego w ten sam rozmiar opon jak w autobusie oferowanym,
- (v) dla którego wystawiona jest homologacja.

Powyższy wymóg dotyczący dokumentu SORT2 jest nie do spełnienia, przez większość Wykonawców. Nie oferuje się identycznych pojazdów różnym Zamawiającym oraz nie wykonuje się testów SORT2 dla każdego z wyprodukowanych autobusów. Komplektacja autobusów jest zależna od wymagań Zamawiających oraz od ilości środków finansowych jakimi dysponują. Autobusy, na których wykonuje się testy SORT mogą mieć różne ilości miejsc pasażerskich, pojemności magazynów energii, różne przełożenia osi napędowej dobrane do warunków terenowych, w których autobusy będą eksploatowane.

Liczba miejsc pasażerskich będzie uzależniona od całkowitej masy pojazdów, na którą wpływają wymogi Zamawiających co do dodatkowego wyposażenia pojazdu, a pojemność magazynów energii będzie uzależniona od wymogów co do zasięgu przejazdu, zróżnicowania tras, terenu, odległości do pokonania.

1. W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o zmianę powyższych zapisów i dopuszczenie złożenia wraz z ofertą dokumentu SORT2 dla tego samego typu pojazdu jak oferowany, wyposażonego w silnik tego samego producenta jak w autobusie oferowanym, wyposażonego w ten sam rozmiar opon jak w autobusie oferowanym, dla którego wystawiona jest homologacja.

Biorąc pod uwagę wymogi SWZ czołowy Wykonawca, producent autobusów nie jest w stanie złożyć oferty.

2. Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca może załączyć do oferty raport techniczny test SORT2 wykonany przez niezależną jednostkę upoważnioną do wykonania takiego testu według procedury badawczej PB-23 (wydanie drugie), opracowanej przez Instytut Pojazdów Szynowych TABOR.

Odpowiedź 276.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 39.

Pytanie 277.

Zamawiający w punkcie XVI. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy napisał

10. Zamawiający zwraca 70% kwoty zabezpieczenia w terminie 30 dni od dnia wykonania zamówienia i uznania przez Zamawiającego za należyte wykonane. Pozostałe 30% wartości zabezpieczenia zostanie zwrócone w terminie 15 dni po upływie okresu gwarancji i rękojmi.

Zamawiający w paragrafie 10 ust. 3 wzoru umowy dla części I i II napisał:

3. Zabezpieczenie należytego wykonania Umowy będzie zwracane przez Zamawiającego w następujący sposób:

a) 70 % wartości zabezpieczenia zostanie zwrócone w terminie 30 dni od dnia podpisania ostatniego Protokołu Odbioru Pojazdu, stanowiącego Protokół Wykonania Umowy.

b) 30 % wartości zabezpieczenia zostanie zwrócone w terminie 15 dni po upływie terminu rękojmi za wady.

Zamawiający w paragrafie 18 ust. 4 wzoru umowy dla części I i II napisał:

4. Okres rękojmi na Pojazdy odpowiada okresowi udzielonej przez Wykonawcę gwarancji na Pojazdy i wynosi 10 lat od podpisania Protokołu Odbioru Pojazdu dla ostatniego dostarczonego Pojazdu.

1. Zwracamy się z wnioskiem o skrócenie okresu gwarancji i rękojmi udzielonej na Pojazdy do okresu 36 miesięcy co jest zgodne z paragrafem 2 ust. 12 oraz z paragrafem 17 ust. 3.3) wzoru umowy. Okres gwarancji wynoszący 10 lat powoduje konieczność wykupienia gwarancji u poddostawców oraz doliczeń gwarancyjnych do ceny oferty, co wpływa na podniesienie ceny całkowitej oferty.
2. Wniosek o zmianę jest podyktowany również informacją pozyskaną obecnie od towarzystw ubezpieczeniowych, które standardowo wystawiają gwarancję na maksymalny okres 60 miesięcy. Mimo zapisów w ustawie Prawo Zamówień Publicznych, która dopuszcza wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w zakresie dotyczącym zabezpieczenia roszczeń w tytułu rękojmi lub gwarancji na okres nie krótszy niż 5 lat od dnia zawarcia Umowy z jednoczesnym zobowiązaniem Wykonawcy do przedłużenia zabezpieczenia lub wniesienia nowego zabezpieczenia na kolejne okresy, Gwarant ocenia czy wystawi gwarancję na cały okres 10 lat, czy odmawia wystawienia takiej gwarancji. Nie ma praktyki wystawiania gwarancji rolowanych, np. 5 lat + później następne 5 lat. Gwarant wystawiając gwarancję od razu wchodzi w ryzyko, a jedną z przesłanek do pociągnięcia z gwarancji jest nieprzedłużenie jej na kolejny okres.

Odpowiedź 277.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 73.

Pytanie 278.

Zamawiający we wzorze umowy dla części I i II w paragrafie 2 ust. 5.4 napisał:

4) przeprowadzić, w terminach wskazanych przez Zamawiającego, szkolenia dla 82 osób wyznaczonych przez Zamawiającego, przy czym osoby te nie muszą być pracownikami Zamawiającego,

Prosimy o wyjaśnienie o przeszkolenie jakich osób chodzi w ww. punkcie, niebędących pracownikami Zamawiającego.

Odpowiedź 278.

Zamawiający wyjaśniając wskazuje, że szkolenie będzie obejmować pracowników firm zewnętrznych współpracujących na podstawie umowy z Zamawiającym.

Pytanie 279.

Zamawiający we wzorze umowy dla części I i II w paragrafie 2 ust. 5.4 Zamawiający napisał:

*11. Wykonawca obowiązany jest posiadać przez okres realizacji umowy ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności związanej z przedmiotem Umowy na sumę nie niższą niż **10 000 000 zł.** Na żądanie Zamawiającego Wykonawca obowiązany jest do przedstawienia dokumentu ubezpieczenia potwierdzającego posiadanie ubezpieczenia o wskazanej sumie.*

*12. Wykonawca zobowiązuje się do posiadania i utrzymania przez okres 36 miesięcy obowiązywania gwarancji, aktualnego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej związanej z przedmiotem Umowy na sumę ubezpieczenia nie niższą niż **5 000 000 zł.** Na żądanie Zamawiającego Wykonawca obowiązany jest do przedstawienia dokumentu ubezpieczenia potwierdzającego posiadanie ubezpieczenia o wskazanej sumie.*

1. Prosimy o wyjaśnienie jaka powinna być suma ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności związanej z przedmiotem Umowy. Czy Zamawiający wymaga innej wartości polisy w okresie realizacji umowy oraz w okresie gwarancji?
2. W związku z zawieraniem przez towarzystwa ubezpieczeniowe, ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej działalności gospodarczej na okres 1 roku, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje sytuację utrzymywania ciągłości ubezpieczenia i odnawiania co roku, na kwotę minimum zgodnie z wymogami SWZ.

Odpowiedź 279.

Zamawiający wyjaśniając wskazuje, że Wykonawca jest zobowiązany do utrzymywania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej na sumę nie niższą niż 10.000,00 zł do momentu podpisania Protokołu Wykonania Umowy (tj. Protokołu Odbioru Pojazdu dla ostatniego odebranego Pojazdu). W momencie uruchomienia się okresu gwarancji jest zobowiązany do utrzymywania ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej na sumę nie niższą niż 5.000.000,00 zł.

Pytanie 280.

W paragrafie 4 wzoru umowy dla części I i II, punkt I. 3 Zamawiający napisał:

§ 4. TERMINY, WARUNKI DOSTAWY I ODBIORY

I. Terminy i Warunki dostawy

(...)

3. Wykonawca przedstawi Zamawiającemu w terminie 60 dni od dnia zawarcia umowy harmonogram dostaw, z uwzględnieniem, że: 1) pomiędzy dostawami poszczególnych partii powinna być co najmniej przerwa 10 dni roboczych,

2) dostawy odbywać się będą w dni robocze do godziny 10:00.

1. Zwracamy się z wnioskiem aby pomiędzy dostawami poszczególnych partii mogła być co najmniej przerwa 5 dni roboczych.
2. Zwracamy się z wnioskiem aby dostawy pojazdów mogły odbywać się w dni robocze do godziny 15:00. Ułatwi to planowanie dostaw, w koordynacji z firmami transportowymi.

Odpowiedź 280.

Zamawiający podtrzymuje w zakresie pkt. 1 pytania postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w pkt. 2 w treści odpowiedzi na pytanie nr 113.

Pytanie 281.

W paragrafie 4 wzoru umowy dla części I i II, punkt I. 4 Zamawiający napisał:

4. Wykonawca zobowiązany jest każdorazowo do poinformowania Zamawiającego o dniu i godzinie dostawy przynajmniej na 10 dni przed terminem dostawy. W przypadku jeżeli zaproponowany przez Wykonawcę termin nie będzie możliwy Zamawiający poinformuje o tym Wykonawcę i Strony uzgodnią pisemnie inny termin dostarczenia.

W celu usprawnienia dostaw zwracamy się z wnioskiem o skrócenie terminu do poinformowania Zamawiającego o dniu i godzinie dostawy z terminu „przynajmniej na 10 dni przed terminem dostawy” na termin „przynajmniej na 5 dni przed terminem dostawy”.

Odpowiedź 281.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 282.

W paragrafie 4 wzoru umowy dla części I i II, punkt II. 15 Zamawiający napisał:

15. Zespół Odbioru dokona odbioru technicznego partii Pojazdów w terminie do 10 dni roboczych od daty przystąpienia do odbioru. W trakcie odbioru technicznego Zespół Odbioru dokonuje przeglądu i oceny stanu technicznego poszczególnych Pojazdów, jak też:

Czy biorąc pod uwagę powyższe pytania, Zamawiający może wyrazić zgodę na dokonanie odbioru technicznego partii Pojazdów w terminie do 5 dni roboczych?

Odpowiedź 282.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 283.

W paragrafie 4 wzoru umowy dla części I i II, punkt II. 16 Zamawiający napisał:

16. W ramach odbioru technicznego Pojazdu, na żądanie Zespołu Odbioru, Wykonawca zobowiązany jest na własny koszt do dokonania jazdy próbnej w miejscu, w tym na trasie w granicach administracyjnych miasta Gdańska, wskazanych przez Zamawiającego. Jazdy próbne wykonane zostaną w celu sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania układu jazdy, poprawności funkcjonowania zamontowanych urządzeń oraz sprawdzenia zgodności parametrów i wymagań określonych przez Zamawiającego w SOPZ, zmierzonych i porównanych podczas jazdy próbnej z parametrami zawartymi w ofercie. Wykonawca na własny koszt zapewnia materiały niezbędne do dokonania powyższych czynności.

Prosimy o podanie maksymalnej ilości kilometrów wykonanych podczas jazdy próbnej.

Odpowiedź 283.

Zamawiający wyjaśniając wskazuje, że jazda próbna odbywa się na trasie o długości ok. 10 km, na której odbywają się szkolenia kierowców z ekonomicznej jazdy. Wyznaczona trasa uwzględnia topografię terenu Gdańska

Pytanie 284.

W paragrafie 4 wzoru umowy dla części I i II, punkt II. 17 Zamawiający napisał:

17. Brak spełnienia wymagań, o których mowa w ust. 15 lub 16 skutkuje odmową odbioru technicznego danego Pojazdu. W takim przypadku Zespół Odbioru odmawia podpisania Protokołu odbioru technicznego i sporządza stosowny protokół, w którym wyszczególnia nieprawidłowości lub braki. Protokół ten zawiera jednocześnie wezwanie do usunięcia

braków lub nieprawidłowości w terminie 3 dni roboczych. Po usunięciu braków lub nieprawidłowości Zespół Odbioru podpisze Protokół odbioru technicznego. W przypadku nieusunięcia braków lub nieprawidłowości w terminie określonym powyżej, Zamawiający będzie uprawniony do wskazania jeszcze jednego terminu na usunięcie braków lub nieprawidłowości, z zachowaniem uprawnienia Zamawiającego do naliczenia kar umownych od dnia, w którym dany Pojazd miał być dostarczony bez wad.

Prosimy o wydłużenie okresu na usunięcie braków lub nieprawidłowości w terminie 5 dni roboczych. Termin 3 dni roboczych jest terminem za krótkim.

Odpowiedź 284.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 116.

Pytanie 285.

W paragrafie 9 ust. 1.1) wzoru umowy dla części I i II, Zamawiający napisał:

§ 9. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I KARY UMOWNE

1 Zamawiający może naliczyć następujące kary umowne: 1) za odstąpienie od Umowy bądź jej rozwiązanie wskutek okoliczności, za które odpowiada Wykonawca - w wysokości 15 % wynagrodzenia brutto, o którym mowa w § 8 ust 1;

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej do wysokości 10% wynagrodzenia netto, o którym mowa w § 8 ust 1; Jest to kara standardowo stosowana w umowach o zamówienia publiczne na dostawy autobusów miejskich. Dodatkowo w ocenie Wykonawcy model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie Prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego.

Odpowiedź 285.

Zamawiający na pytanie w zakresie naliczania kar umownych od wartości netto/brutto udzielił odpowiedzi w treści odpowiedzi na pytanie nr 61.

Zamawiający podtrzymuje postanowienie w zakresie wysokości kary umownej zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 286.

W paragrafie 9 ust. 3 wzoru umowy dla części I i II Zamawiający napisał:

3 Łączna maksymalna wysokość kar umownych określonych w Umowie, których mogą dochodzić Strony, nie może przekroczyć 30% wynagrodzenia brutto określonego w § 8 ust. 1.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie maksymalnej wysokości kar umownych do wartości 20% wynagrodzenia netto określonego w § 8 ust. 1.

W naszej ocenie wysoki limit kar umownych w nieproporcjonalny sposób przerzuca na Wykonawcę, jako stronę która ponosi ryzyko zapłaty kar umownych przewidzianych w umowie dostawy ryzyko związane z umową dostawy. Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 353¹ KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak **uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego.**

Chcielibyśmy przywołać raport dotyczący stosowania kar umownych w zamówieniach publicznych opublikowany w marcu 2018 r. przez Urząd Zamówień Publicznych. Autorzy raportu słusznie zauważyli, że zbyt represyjne reguły odpowiedzialności w karach umownych mogą zniechęcać potencjalnych Wykonawców do składania ofert, co ma wpływ na konkurencyjność postępowań, a niekiedy nawet na konieczność ich unieważnienia. W takim wypadku, Wykonawcy na etapie formułowania warunków umownych mają pełne prawo kwestionować czynności podjęte przez zamawiających jako naruszające zasadę proporcjonalności udzielania zamówień publicznych, a przez to niezgodne z Ustawą prawo zamówień publicznych (str. 21 Raportu. Raport jest dostępny pod adresem: https://www.uzp.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0018/36414/Raport-kary_umowne_2018.pdf#xd_co_f=Mjg4YWExMWQtZWY1Mi00ZTZhLTNmN2UtN2E3ZmJmODRmN2Vh~). Reguły odpowiedzialności przy naliczaniu kar umownych mogą oczywiście dotyczyć wysokości kar, ale również warunków na jakich będą one naliczane, w tym ich limitu.

Odpowiedź 286.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 40.

Pytanie 287.

W paragrafie 9 ust. 1.2) wzoru umowy dla części I i II Zamawiający napisał:

2) za zwłokę w dostarczeniu Pojazdu w stosunku do terminów określonych w harmonogramie dostaw (§4 ust. 3 Umowy) oraz terminu określonego w § 4 ust 1 Umowy, - w wysokości 5.000 zł (pięć tysięcy złotych) za każdy dzień zwłoki za każdy Pojazd;

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej do wysokości 2.500,00 zł

3) za zwłokę w dostarczeniu dokumentacji, o której mowa w części I pkt 1.4.2 lub 1.4.5. SOPZ w wymaganym terminie – w wysokości 1.000 zł (słownie: jeden tysiąc złotych) za każdy dzień zwłoki,

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej do wysokości 500,00 zł

5) za nieprzeprowadzenie lub przeprowadzenie w niepełnym wymiarze wymaganych szkoleń, o których mowa w § 5 ust. 1 Umowy – w wysokości 1.000 zł (jeden tysiąc złotych) za każdą nieprzeprowadzoną godzinę szkolenia,

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej do wysokości 500,00 zł

6) za niedotrzymanie terminu usuwaniu wad, o których mowa w § 17 ust. 13 pkt. 2 Umowy, Wykonawca zapłaci na rzecz Zamawiającego, karę umowną w wysokości 3.000 zł (słownie: trzy tysiące złotych) za każdy dzień zwłoki w usunięciu każdej wady,

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej do wysokości 1.000,00 zł

9) za przekroczenie ustalonych terminów wykonania usług i napraw ustalonych w § 6 Umowy Serwisowej stanowiącej załącznik nr 5, Wykonawca zapłaci karę umowną w wysokości 1.000,00 zł (słownie: tysiąc złotych) za każdy dzień zwłoki;

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej do wysokości 500,00 zł

10) za niedotrzymanie poziomu gwarantowanego minimalnego zasięgu autobusu określonego w ofercie Wykonawcy w wysokości 2.500 zł (słownie: dwa tysiące pięćset złotych) za każdy stwierdzony przypadek; weryfikacja spełnienia wymagania następuje na podstawie danych pobieranych z systemu pojazdu przy założeniu, że pojazd przed rozpoczęciem zadań jest w pełni naładowany i prekondukcjonowany;

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej do wysokości 1.000,00 zł

11) w przypadku, gdy zaistnieje konieczność wydłużenia terminu usunięcia wad ujawnionych w okresie gwarancji, o których mowa w § 17 ust. 18 Umowy, ponad 3 dni robocze, a usterka wyłącza Pojazd z eksploatacji, Wykonawca jest zobowiązany zapłacić karę umowną w wysokości 2.000 zł (słownie: dwa tysiące złotych) za każdy dzień wydłużenia terminu usunięcia wad ponad 3 dni robocze ;

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej do wysokości 500,00 zł

12) w przypadku niedostarczenia Pojazdów zastępczych na warunkach określonych w § 17 ust. 31 Umowy Wykonawca zapłaci karę umowną w wysokości 2.000 zł (słownie: dwa tysiące złotych) za każdy dzień kalendarzowy postoju każdego Pojazdu, w którym ujawniła się wada masowa, poczynając od pierwszego dnia stwierdzenia przez Zamawiającego wady masowej. Kwota ta będzie naliczana w stosunku do wszystkich Pojazdów wyłączonych z eksploatacji z powodu wady masowej do czasu wykonania naprawy wszystkich Pojazdów, których dotyczyła ta wada;

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie kary umownej do wysokości 1.000,00 zł

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymienione kary umowne są wysokie. Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 353¹ KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia

celu obciążania wykonawcy karami umownymi, które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy.

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego. W tym kontekście kary umowne powinny być określone w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych (*patrz: str. 55, Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych, czerwiec 2018, pod adresem:*

https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf) jak i w uzasadnieniu do projektu¹ aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

„Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego.”

¹ Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych, VIII kadencja, druk sejm. nr 3624

Ponadto dążąc do zapewnienia proporcjonalności oraz równowagi stron stosunku umownego, ustawodawca przewidział w treści art. 433 katalog zakazanych postanowień umownych, wskazując, że projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać:

- 1) odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia;
- 2) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem;
- 3) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający;
- 4) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

Odpowiedź 287.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 288.

W paragrafie 9 ust. 2 wzoru umowy dla części I i II Zamawiający napisał:

2 Wykonawca zobowiązuje się do regulowania płatności kar umownych wskazanych w ust. 1 pkt. 15 Umowy w terminie 14 dni od daty wystawienia noty księgowej z naliczoną wartością kar na rachunek bankowy Zamawiającego wskazany w nocie księgowej.

Ze względu na obieg dokumentów w firmie Wykonawcy zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu do 21 dni.

Odpowiedź 288.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 289.

W paragrafie 13 ust. 3 wzoru umowy dla części I i II Zamawiający napisał:

3. Każda ze Stron powiadomi drugą o wystąpieniu Siły Wyższej, niezwłocznie, jednak nie później niż w okresie 3 dni od daty jej wystąpienia.

Prosimy o wydłużenie terminu na zawiadomienie o wystąpieniu Siły wyższej z 3 dni na 14 dni.

Odpowiedź 289.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 290.

W paragrafie 16 wzoru umowy dla części I i II Zamawiający opisał możliwe zmiany umowy:

Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych możliwości zmian umowy:

1. O uszczegółowienie zapisów w zakresie terminów dostaw, jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:
 - a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;
 - b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
 - c) okolicznościami siły wyższej, pod którym to pojęciem należy rozumieć jakiegokolwiek zdarzenia, które pozostają poza kontrolą którejkolwiek ze Stron, a w szczególności wojnę, powstania, zamieszki, blokady dróg, strajki, lock-outy, epidemie, pandemię, klęski żywiołowe itp.;

w takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o okres trwania przeszkody

2. W zakresie określonej w ofercie lub dokumentacji technicznej **kompletacji, wyposażenia lub konstrukcji pojazdów**, jeżeli:

- a) po podpisaniu Umowy na rynku pojawią się nowe rozwiązania techniczne lub technologiczne, czy też komponenty lub materiały nowszej generacji pozwalające na zmniejszenie czasu realizacji zamówienia lub ograniczenie kosztu eksploatacji pojazdów lub uzyskanie korzystniejszych dla Zamawiającego parametrów technicznych,
- b) zaniechano lub wycofano z produkcji określone materiały lub elementy wskazane w ofercie lub dokumentacji technicznej,
- c) zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych lub technologicznych, niż wskazane w ofercie Wykonawcy, gdyby zastosowanie przewidzianych wcześniej rozwiązań groziło niewykonaniem lub wadliwym wykonaniem zamówienia,

Swoją prośbę wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i wykonawcy.

Bez wprowadzenia wyżej zaproponowanej zmiany ewentualna modyfikacja postanowień umowy będzie praktycznie niemożliwa ze względu na ograniczenia stawiane przez ustawę Prawo Zamówień Publicznych i to nawet w przypadku woli zmiany umowy wyrażonej przez Zamawiającego. Ewentualne dostosowanie kompletacji pojazdów zgodnie z życzeniem Zamawiającego czy też choćby drobne zmiany w rozplanowaniu wnętrza autobusów zaproponowane przez Zamawiającego okażą się niemożliwe do zaimplementowania ze względu na fakt, iż umowa takich działań nie dopuszcza. Stąd wniosek i prośba o dodanie

zapisów, które przyczynią się do umożliwienia ewentualnych rozmów pomiędzy Zamawiającym a wykonawcą w trakcie wykonywania umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że taka redakcja zapisu w żadnej mierze nie obliguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

Odpowiedź 290.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści do Załącznika 5.1 i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 291.

Zamawiający w paragrafie 17 ust. 4 - 9 wzoru umowy dla części I i II napisał:

4 Zamawiający wymaga informacji w systemie komputerowym Pojazdu codziennej i bieżącej weryfikacji spełnienia wymogu pojemności netto magazynu energii (Ed) na poziomie nie mniejszym niż zaoferowana wartość w ofercie Wykonawcy. Weryfikacja następuje na podstawie danych pobieranych z systemu pojazdu przy założeniu, że pojazd przed rozpoczęciem zadań jest w pełni naładowany i prekondukcjonowany.

5 W celu ustalenia faktycznej pojemności magazynu energii i porównania jej z wymaganą wartością energii dostępnej (Ed) Zamawiający może żądać od Wykonawcy (na koszt Wykonawcy) przeprowadzenia badania tego parametru w niezależnym laboratorium posiadającym akredytację do wykonywania tego typu badań.

6 Zamawiający wezwie Wykonawcę do przeprowadzenia badania jednego Pojazdu, o którym mowa w ust 5, w terminie 21 dni od stwierdzenia, że osiągi Pojazdu uległy pogorszeniu lub istnieje ryzyko, że Pojazd nie będzie w stanie zrealizować przebiegu gwarantowanego.

7 Wykonawca obowiązany jest przeprowadzić badanie w terminie 30 dni od otrzymania żądania od Zamawiającego. Wyniki badań Wykonawca przedstawi Zamawiającemu w terminie do 7 dni od ich uzyskania.

8 Jeżeli z wyników badań wynika, że wartość energii dostępnej (Ed) jest na poziomie niższym niż wartość Ed wymagana, Wykonawca obowiązany jest do przeprowadzenia badań wszystkich dostarczonych Pojazdów w terminie 40 dni od dnia uzyskania negatywnego wyniku badania, o którym mowa w ust. 5. Wyniki badań Wykonawca przedstawi Zamawiającemu w terminie do 7 dni od ich uzyskania.

9 Wykonawca zobowiązany jest do wykonania naprawy lub wymiany magazynu energii w każdym Pojeździe, w którym wyniki badań potwierdzają, że parametr Ed jest niższy od wymaganego.

Wykonawca jest doświadczonym producentem autobusów elektrycznych oraz dysponuje odpowiednim sprzętem pomiarowym. Od około 4 lat wykonuje pomiary faktycznej pojemności magazynów energii wg metodologii stosowanej przez laboratoria posiadające akredytacje.

1. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wykonanie takich badań przez wykwalifikowany personel producenta pojazdów przeprowadzone w obecności przedstawicieli Zamawiającego?

Pozostawienie zapisu w obecnej formie spowoduje wzrost ceny ofertowej. Z naszego doświadczenia wynika, że łączny koszt wykonania pomiaru pojemności magazynu energii autobusu elektrycznego zleconego do niezależnej jednostki upoważnionej do przeprowadzenia tego typu badań wynosi aktualnie kilkanaście tys. zł jednorazowo w jednym autobusie. Do tego potrzebne jest wyłączenie każdego pojazdu z obsługi linii na 2 do 4 dni w celu przygotowania go do badań oraz udostępnienie ładowarek na kilka godzin.

2. Prosimy o potwierdzenie, że taki pomiar może odbywać się w zajezdni Zamawiającego, gdzie zostaną w tym celu udostępnione stanowiska oraz ładowarki?

3. Prosimy o potwierdzenie, że w całym okresie gwarancji Zamawiający będzie miał możliwość wykonania tylko jednego badania. Brak doprecyzowania ilości badań, które są bardzo kosztowne powoduje brak możliwości prawidłowej kalkulacji ceny oferty. Zakładanie zbyt dużej liczby badań wpłynie na podwyższenie ceny ofert i zbędne wydatkowanie przez Zamawiającego środków publicznych.

Odpowiedź 291.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 292.

W paragrafie 14 wzoru umowy dla części I i II Zamawiający napisał:

§ 14. ROZWIĄZANIE LUB ODSTĄPIENIE OD UMOWY

1. Zamawiający jest uprawniony do odstąpienia od Umowy w przypadku, gdy Wykonawca nie wykonuje lub wykonuje nienależycie w stopniu rażącym obowiązki określone w Umowie, w _____ szczególności _____ jeżeli:

1) Wykonawca nie rozpoczął realizacji przedmiotu Umowy lub przerwał jej realizację na okres dłuższy niż 10 dni;

(...)

6) poziom naliczonych kar umownych przekracza 10% wynagrodzenia Umowy brutto o którym mowa w § 8 ust 1;

1. Zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie okresu z 10 dni na 30 dni.

2. Zwracamy się z wnioskiem o zwiększenie wartości 10% na 30% co jest zgodne z łączną wartością kar umownych wymienionych w paragrafie 9 wzoru umowy.

Odpowiedź 292.

W zakresie pytania objętego pkt. 1 Zamawiający udzielił odpowiedzi w treści odpowiedzi na pytanie nr 136.

W zakresie pytanie objętego pkt. 2 Zamawiający udzielił odpowiedzi w treści odpowiedzi na pytanie nr 41.

Pytanie 293.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta?

Odpowiedź 293.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 294.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy z Wykonawcą w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

Odpowiedź 294.

Zamawiający dopuszcza sytuację, w której to Wykonawca podpisze umowę w formie elektronicznej.

Pytanie 295.

W Zał. 1.1. oraz 1.2. SOPZ do SWZ, rozdział 2, pkt. 19 Zamawiający napisał:

Szkolenie 10 pracowników zaplecza do obsługi pojazdów i 2 do obsługi rozliczeń gwarancyjnych w trzech grupach:

3.1. dla 5 mechaników, długość szkolenia min. 16 godz.

3.2. dla 5 elektromechaników długość szkolenia min.16 godz.

3.3. dla 2-ch pracowników do obsługi rozliczeń gwarancyjnych, długość szkolenia min. 8 godz.

4. Szkolenia odbywać się będą na terenie Zamawiającego tj. Zajeżdźnia Autobusowa Gdańsk Wrzeszcz ul Hallera 142 w terminach i godzinach ustalonych z Zamawiającym.

5. Na wniosek Zamawiającego, Wykonawca przeprowadzi szkolenie uzupełniające w okresie 3 lat od zakończenia dostaw.

Oraz w Zał. 5.1, 5.2, par 2, ustęp 7:

Dla potrzeb autoryzacji uznane zostaną szkolenia pracowników ASO lub innych osób wyznaczonych przez Zamawiającego przeprowadzone przez Wykonawcę w ramach realizacji Umowy Głównej.

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

Odpowiedź 295.

Zamawiający potwierdza i wskazuje, że posiada między 12-16 pracowników posiadających takie uprawnienia lub uprawnienia równoważne.

Pytanie 296.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 9, ustęp 6-9 oraz 13, 15, Zamawiający napisał:

6) za niedotrzymanie terminu usuwaniu wad, o których mowa w § 17 ust. 13 pkt. 2 Umowy, Wykonawca zapłaci na rzecz Zamawiającego, karę umowną w wysokości 3.000 zł (słownie: trzy tysiące złotych) za każdy dzień zwłoki w usunięciu każdej wady,

7) za niedotrzymanie terminu dostarczenia części zamiennych niezbędnych do napraw, o których mowa w §17 ust. 13 pkt. 1 Umowy, Wykonawca zobowiązuje się do zapłaty kary umownej w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki,

8) za niedotrzymanie pozostałych terminów umownych (nie wskazanych w pkt. 1-7), Wykonawca zapłaci karę umowną w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki.

9) za przekroczenie ustalonych terminów wykonania usług i napraw ustalonych w § 6 Umowy Serwisowej stanowiącej załącznik nr 5, Wykonawca zapłaci karę umowną w wysokości 1.000,00 zł (słownie: tysiąc złotych) za każdy dzień zwłoki;

13) w przypadku przekroczenia terminu naprawy lub obsługi technicznej Pojazdu wskazanego w § 6 ust. 5 Umowy Serwisowej przez Serwis Wykonawcy – Wykonawca zapłaci karę umowną w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;

15) w przypadku niedostarczenia w terminie, w okresie pogwarancyjnym, części zamiennych i podzespołów, niezbędnych do wykonywania napraw i usług technicznych (o których mowa w § 4 Umowy Serwisowej), w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, w stosunku do terminu określonego w § 4 ust. 18 Umowy Serwisowej.

Prosimy o potwierdzenie, że wszystkie podane terminy dotyczą dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź 296.

Zamawiający wyjaśnia, że o ile przy wskazanym w umowie terminie nie dopisano, że jest to dzień roboczy, to należy przyjąć, że chodzi o dzień kalendarzowy.

Pytanie 297.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 9, ustęp 6, Zamawiający napisał:

6) za niedotrzymanie terminu usuwaniu wad, o których mowa w § 17 ust. 13 pkt. 2 Umowy, Wykonawca zapłaci na rzecz Zamawiającego, karę umowną w wysokości 3.000 zł (słownie: trzy tysiące złotych) za każdy dzień zwłoki w usunięciu każdej wady,

Prosimy o potwierdzenie, że kary będą naliczane w wyniku opóźnienia usunięcia wad wyłączających pojazd z eksploatacji.

Odpowiedź 297.

Zamawiający wskazuje, że kara umowna będzie naliczana za każdy dzień zwłoki w usunięciu każdej z wad.

Pytanie 298.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 17, ustęp 13.5, Zamawiający napisał:

Świadczenia gwarancyjne w okresie gwarancji polegają w szczególności na: terminowym wykonaniu napraw gwarancyjnych i obsług technicznych autobusów;
oraz w Zał. 5, par. 2, ustęp 1:

Wykonawca udziela autoryzacji wewnętrznej Zamawiającemu („zwanej dalej: ASO”) - w zakresie i na zasadach określonych w Umowie na wykonanie obsług technicznych (okresowych przeglądów technicznych, napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz napraw odtworzeniowych (powypadkowych), wszystkich elementów, części i podzespołów (zwanymi dalej: „naprawami i obsługami technicznymi)

Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji koszty wymaganych przeglądów serwisowych oraz obsługa okresowa (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. codzienna, tygodniowa, miesięczna, kwartalna itd. będą wykonywane we własnym zakresie przez Zamawiającego oraz na jego koszt.

Odpowiedź 298.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 299.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 17, ustęp 17, Zamawiający napisał:

Zgłoszenie reklamacji objętej gwarancją dokonuje się 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 wysłania przez Zamawiającego. W przypadku wystąpienia awarii systemu elektronicznego wysyłania i potwierdzania zgłoszeń, dopuszcza się inne formy komunikacji.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający będzie traktował reklamację jako zgłoszoną w przypadku potwierdzenia otrzymania jej przez Wykonawcę, lub w przypadku braku jej potwierdzenia w przeciągu 48 godzin dla dni roboczych, tj. od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy, od momentu jej wysłania przez Zamawiającego, w zależności od tego co nastąpi jako pierwsze.

Odpowiedź 299.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 68.

Pytanie 300.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 17, ustęp 18, Zamawiający napisał:

Termin usunięcia wad ujawnionych w okresie gwarancji, wynosi maksymalnie 3 dni roboczych od dnia powiadomienia Wykonawcy o wadzie, przy czym podjęcie naprawy winno nastąpić najpóźniej w następnym dniu roboczym po otrzymaniu zgłoszenia, z zastrzeżeniem poniższych postanowień.

2. Prosimy o potwierdzenie, że pod pojęciem dni roboczych Zamawiający rozumie dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.
3. Prosimy o potwierdzenie, że dokonanie wstępnej diagnozy jest już podjęciem naprawy.
4. Prosimy o potwierdzenie, że termin usunięcia wad dotyczy usterek, które nie wyłączają pojazd z eksploatacji

Odpowiedź 300.

Zamawiający potwierdza, że pod pojęciem dni roboczych rozumie dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Zamawiający potwierdza, że dokonanie wstępnej diagnozy jest już podjęciem naprawy.

Zamawiający wskazuje, że termin usunięcia wad dotyczy wszystkich usterek, chyba że wskazano w Umowie inny termin.

Pytanie 301.

Wykonawca zobowiązany jest odebrać do naprawy i dostarczyć po naprawie Pojazd do miejsca wskazanego przez Zamawiającego w terminie umożliwiającym wykonanie naprawy na swój koszt. Zamawiający może wyrazić zgodę na wykonanie naprawy przez Wykonawcę w swojej siedzibie.

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca poniesie koszty odbioru i dostarczenia pojazdów tylko i wyłącznie w przypadku napraw gwarancyjnych, na które Zamawiający nie otrzymał autoryzacji.

Odpowiedź 301.

Zamawiający wyjaśniając wskazuje, że Wykonawca poniesie koszty odbioru i dostawy napraw gwarancyjnych objętych autoryzacją, łącznie z naprawami, których Zamawiający nie jest w stanie naprawić jako ASO.

Pytanie 302.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 17, ustęp 20, Zamawiający napisał:

W przypadku trzykrotnie powtarzających się napraw tego samego rodzaju lub napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych w danym Pojeździe uniemożliwiających jego prawidłową eksploatację, Zamawiający może żądać wymiany Pojazdu na wolny od wad. Termin wymiany Pojazdu nie może przekroczyć 60 dni od daty pisemnego zgłoszenia reklamacji, przy czym w szczególnie uzasadnionych przypadkach termin ten może zostać wydłużony za zgodą Zamawiającego do 90 dni od daty zgłoszenia reklamacji.

Konsekwencja powtarzających się napraw, jaką jest wymiana autobusów na nowe, jest w ocenie Wykonawcy niewspółmierna do wagi takiego zdarzenia. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku trzykrotnie powtarzających się napraw tego samego rodzaju oraz napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych, uniemożliwiających prawidłową eksploatację autobusu w okresie 12 następujących po sobie miesięcy w okresie gwarancji, w pierwszej kolejności Zamawiający będzie wymagał od gwaranta zmiany rozwiązania technicznego z użyciem części od innego dostawcy, a dopiero jeśli naprawa w drodze zastosowania nowego rozwiązania technicznego będzie niemożliwa, Zamawiający będzie wymagał wymiany autobusów na wolne od wad.

Odpowiedź 302.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 303.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 17, ustęp 21, Zamawiający napisał:

W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia części zamiennych w terminie nie dłuższym niż 3 dni robocze licząc od daty złożenia zamówienia, a w przypadkach szczególnych jedynie za pisemną zgodą Zamawiającego, w terminie nie dłuższym niż 7 dni liczonych od daty złożenia zamówienia

1. Prosimy o potwierdzenie, że zapis dotyczy dostaw części do napraw gwarancyjnych.

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

3. Prosimy o potwierdzenie, że podany termin dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie, w ilościach jednostkowych, z wyłączeniem całych podzespołów, jak: silnik, skrzynia biegów, tylny most, przednia oś, elementy kratownicy.

Odpowiedź 303.

Zamawiający potwierdza, że postanowienie dotyczy dostaw części do napraw gwarancyjnych.

Zamawiający potwierdza, że postanowienia dotyczy dni roboczych tj. od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Zamawiający potwierdza, że podany termin dotyczy dostawy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie, w ilościach jednostkowych, z wyłączeniem całych podzespołów, jak: silnik, skrzynia biegów, tylny most, przednia oś, elementy kratownicy.

Pytanie 304.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 17, ustęp 31, Zamawiający napisał:

Zamawiający, po wystąpieniu wad masowych może żądać dostarczenia przez Wykonawcę Pojazdów zastępczych w miejsce Pojazdów wyłączonych z eksploatacji w terminie do 3 dni roboczych od daty zawiadomienia Wykonawcy. Koszty dostarczenia pojazdów zastępczych obciążają Wykonawcę.

Oraz 34

Pojazd zastępczy powinien posiadać parametry techniczno-eksploatacyjne i wyposażenie adekwatne do parametrów Pojazdów dostarczonych. W przeciwnym razie wprowadzenie Pojazdu zastępczego wymaga zgody Zamawiającego. Liczba Pojazdów zastępczych będzie równa liczbie wszystkich Pojazdów wyłączonych z eksploatacji.

Czy Zamawiający akceptuje autobusy spalinowe, spełniające min. normę Euro V, jako autobusy zastępcze?

Odpowiedź 304.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 305.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 17, ustęp 35, Zamawiający napisał:

W ramach zawartej umowy Wykonawca zobowiązany jest do usuwania wad masowych, które ujawniły się w dostarczonych Pojazdach w okresie gwarancji a także w okresie 10 miesięcy od daty upływu gwarancji. Koszty usuwania wad masowych obciążają Wykonawcę.

Prosimy o potwierdzenie, że usuwanie wad/ wad masowych po upływie gwarancji będzie możliwe tylko w przypadku, kiedy wady zostaną zgłoszone Wykonawcy przed upływem końca gwarancji.

Odpowiedź 305.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 306.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 17, ustęp 37, pkt 1 oraz 2, Zamawiający napisał:

1) Pomimo udzielonej autoryzacji, w okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest również do wykonywania napraw nieobjętych gwarancją (w tym powypadkowych) a zgłoszonych przez Zamawiającego. Wykonawca zobowiązany jest odebrać Pojazd do naprawy, naprawić i dostarczyć po naprawie do miejsca wskazanego przez Zamawiającego, w czasie przewidzianym w katalogu standardowych czasów napraw na daną operację zwiększonym o 4 (cztery) dni robocze,

2) Czas wykonania naprawy liczony jest od daty zgłoszenia. Koszty naprawy oraz części zostaną pokryte przez Zamawiającego,

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pokryje także koszty dostarczenia do naprawy oraz odbioru z naprawy autobusu.

Odpowiedź 306.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 307.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 17, ustęp 38, Zamawiający napisał:

Z gwarancji wyłączone są:

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

2) części, które podczas eksploatacji Pojazdów 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) bezpieczniki,

b) żarówki z włóknem,

c) żarówki LED,

d) paski klinowe,

e) *pióra wycieraczek,*

f) *płyny eksploatacyjne,*

g) *klocki hamulcowe i tarcze hamulcowe w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, z które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 24 miesiące eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 24 miesiące eksploatacji lub przebiegu 120.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi;*

h) *ogumienie w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 30 miesięcy eksploatacji lub przebieg 150.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi;*

3) *Gwarancja nie obejmuje napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek;*

a) *kradzieży, dewastacji, powodzi, wypadków komunikacyjnych, jeżeli jego przyczyną nie była wada techniczna Pojazdu,*

b) *używania niewłaściwych paliw, olejów smarów, płynów lub innych materiałów eksploatacyjnych.*

Czy Zamawiający zgadza się na rozszerzenie wyłączenia z gwarancji:

a) materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- obniżenie przebiegu ogumienia do przebiegu 100 000 km,
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,
- akumulatory (poza wadami fabrycznymi),

b) napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

-działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,

-uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,

-szkód wyrządzonych przez osoby trzecie.

Wykonawca nie jest w stanie określić kosztów skutków napraw wynikających z powyższych uszkodzeń.

Niewykluczenie ww. części eksploatacyjnych, może wiązać się ze wzrostem ceny przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź 307.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania i jednocześnie wyjaśnia, że szkody

wyrządzone przez osoby trzecie nie są objęte gwarancją, zgodnie z brzmieniem ww. postanowień.

Pytanie 308.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 18, ustęp 4, Zamawiający napisał:

Okres rękojmi na Pojazdy odpowiada okresowi udzielonej przez Wykonawcę gwarancji na Pojazdy i wynosi 10 lat od podpisania Protokołu Odbioru Pojazdu dla ostatniego dostarczonego Pojazdu.

Z perspektywy Wykonawcy, powoduje to powstanie po jego stronie dużo większej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym okresem obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 568 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez okres rękojmi Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie bardzo dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać w kalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia. Dlatego też, wnosimy o zmniejszenie odpowiedzialności za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady z 120 do 36 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru autobusu. Co będzie zgodne z paragrafem 17 ust. 3.3 umowy: „36 miesięcy od daty podpisania Protokołu Odbioru Pojazdu na cały Pojazd bez limitu przebiegu z wyłączeniem: (...)” oraz paragrafem 2 ust.12 wzoru umowy: „Wykonawca zobowiązuje się do posiadania i utrzymania przez okres 36 miesięcy obowiązywania gwarancji,”

Odpowiedź 308.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania. Jednocześnie Zamawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 73.

Pytanie 309.

W Zał. 5.1 MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 2, ustęp 1, Zamawiający napisał:

Wykonawca udziela autoryzacji wewnętrznej Zamawiającemu („zwanej dalej: ASO”) - w zakresie i na zasadach określonych w Umowie na wykonanie usług technicznych (okresowych przeglądów technicznych, napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz napraw odtworzeniowych (powypadkowych), wszystkich elementów, części i podzespołów (zwanym dalej: „naprawami i usługami technicznymi) autobusów

Prosimy o doprecyzowanie, że Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, tj. naprawy powypadkowe ciężkie - niezbędna naprawa

kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej, oraz zespołów napędowych silnik, skrzynia biegów, most napędowy uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego

Odpowiedź 309.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 5 do Załącznika 5.1 i 5.2. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.do SWZ.

Pytanie 310.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 3, ustęp 1, Zamawiający napisał:

Wykonawca, w ramach wynagrodzenia określonego w § 8 ust. 1 Umowy Głównej, wyposaży Zamawiającego w urządzenia do diagnostyki Pojazdów, w tym niezbędnego oprogramowania, w zakresie umożliwiającym dokonanie serwisu przez Zamawiającego wraz z niezbędnymi fabrycznie nowymi narzędziami specjalistycznymi wymaganymi do przeprowadzenia serwisu autobusów stanowiących przedmiot Umowy Głównej.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza, aby do diagnozy pojazdu dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne umożliwiające dokonywanie serwisu.

Odpowiedź 310

Zamawiający wymaga dostarczania kompletu urządzeń diagnostycznych niezbędnych do obsługi techniczno-serwisowej dostarczonych autobusów, zgodnie z treścią Załącznika nr 1.1. oraz 1.2. do SWZ.

Pytanie 311.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 4, ustęp 12, Zamawiający napisał:

W przypadku dostaw takich zespołów i podzespołów jak: silnik trakcyjny, falownik, skrzynia biegów, tylny most, przednia oś, elementy kratownicy, baterie trakcyjne - terminy dostaw będą uzgadniane indywidualnie lecz nie mogą być dłuższe jak 30 dni od dnia zgłoszenia.

Prosimy o potwierdzenie, że termin dostępności zespołów i podzespołów pojazdu w szczególnych wypadkach może się wydłużyć i będzie każdorazowo ustalany indywidualnie.

Odpowiedź 311.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 312.

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
- Planowany średni roczny przebieg pojazdów

- Odległość trasa – zajezdnia
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem

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

Odpowiedź 312.

Zamawiający wyjaśniając wskazuje następujące dane:

- **Średnia prędkość handlowa w km/h - 16,4 km/h;**
- **Dzienny przebieg w km - śr 210-220 km;**
- **Planowany średni roczny przebieg pojazdów- MAXI 55000 MEGA 55000;**
- **Odległość trasa – zajezdnia – 5 km;**
- **Długość najdłuższego odcinka- Sn 15,6 km w jedną stronę, Pn 19,2 km w jedną stronę;**
- **Liczba kursów do przejechania w ciągu dnia – 12-14 kursów;**
- **Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem.**

Jednocześnie uprzejmie informuje, że dane o topografii i inne wymagane do opracowania magazynów energii dostępne na stronie ztm.gda.pl

Pytanie 313.

W Zał. 1.1. MAXI oraz 1.2. MEGA, rozdz. II. Pkt 9.5 Zamawiający napisał:

Wykonawca gwarantuje, że w okresie gwarancji baterii (10 lat od podpisania Protokołu Odbioru Pojazdu), autobus będzie w stanie wykonywać każdego dnia w najbardziej niekorzystnych warunkach temperatury zewnętrznej, przy maksymalnym napełnieniu pasażerskim, na liniach komunikacji miejskiej realizowanych przez Zamawiającego w granicach Gdańska i gmin sąsiednich - liczbę wozokilometrów możliwą do wykonania na 1 pełnym ładowaniu nocnym przy wykonywanym prekondukcjonowaniu Pojazdu wskazaną w ofercie.

Żywotność baterii trakcyjnych jest obliczana na podstawie wielu parametrów eksploatacyjnych m.in. okresu użytkowania oraz średniego, planowanego przebiegu rocznego. Określenie możliwej do zaproponowania gwarancji na baterie trakcyjne jedynie poprzez kryterium czasowe będzie miało wpływ na końcową cenę oferty. Dlatego prosimy o dodanie również maksymalnego limitu przebiegu dla wymaganej gwarancji na baterie, bazując na średnim, planowanym przebiegu rocznym dla pojazdów objętych postępowaniem.

Odpowiedź 313.

Zamawiający wyjaśniając wskazuje, że przewidywany przebieg to 550 000 km przez okres 10 lat.

Pytanie 314.

W Zał. 5.1. MAXI oraz 5.2. MEGA, par. 6, ustęp 9, Zamawiający napisał:

Okres gwarancji w odniesieniu do naprawionego lub wymienionego elementu/części zamiennej/podzespołu rozpoczyna swój bieg od początku.

Standardowo gwarancja na części zamienne wynosi 12 miesięcy. Jest to czas na tyle długi, że ewentualne wady materiałowe komponentów są pokryte gwarancją. Wyłącza on natomiast z gwarancji normalne zużycie eksploatacyjne oraz wyklucza gwarancję dożywności na komponenty, które charakteryzują się krótką żywotnością np. pióra wycieraczek, klocki hamulcowe, przewody hamulcowe itp. Prosimy o skrócenie wymaganej gwarancji do 12 miesięcy.

Odpowiedź 314.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 315.

W Zał. 5, par. 5, ustęp 1, pkt 1, Zamawiający napisał:

stawka rozliczeniowa za godzinę pracy – 250,00 PLN netto powiększona o podatek VAT w wysokości 23% tj. 57,50 zł co daje 307,50 zł brutto. Po każdym roku obowiązywania umowy stawka będzie waloryzowana o wartość średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego,

Prosimy o potwierdzenie, że rozliczenie wykonanych prac gwarancyjnych ma na celu zwrot kosztów, a nie jest nakierowane na osiągnięcie przychodu. Tym samym prosimy o zmniejszenie stawki rozliczeniowej za godzinę pracy do uśrednionego poziomu kosztu roboczogodziny – 160zł netto.

Odpowiedź 315.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 316.

W Zał. 5, par. 2, ustęp 5 oraz w par. 9, ustęp 7, Zamawiający napisał:

Umowa obowiązuje od dnia jej zawarcia do upływu okresu 36 miesięcy liczonego od dnia podpisania Protokołu Odbioru Pojazdu dla ostatniego dostarczonego Pojazdu.

Czy Zamawiający po zakończeniu trwania umowy serwisowej przewiduje podpisanie kolejnej umowy? Czy po upływie 36 miesięcy Zamawiający nie będzie już dokonywał napraw gwarancyjnych na podstawie autoryzacji?

Odpowiedź 316.

Zamawiający nie przewiduje zawarcia kolejnej umowy serwisowej.

Pytanie 317.

W Zał. 5, par. 2, ustęp 6, pkt. 3 Zamawiający napisał:

zapewnienia magazynu części zamiennych i podzespołów do Pojazdów przez cały okres trwania niniejszej Umowy.

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na odstąpienie od wymogu utworzenia magazynu części zamiennych? Jest to dodatkowy koszt, który zostanie doliczony do oferty. Jednocześnie Wykonawca potwierdza możliwość dostarczenia części na terenie Polski w terminie nie dłuższym niż 3 dni robocze.

Odpowiedź 317.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 5 do Załącznika 5.1 i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 318.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 3.4 tabeli podpunkt 3.9 i 3.10 napisał:

3. Tablica rozdzielcza ma posiadać następujące funkcje:

możliwość blokady poszczególnych osi;

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiającemu chodzi o zaciągnięty hamulec przystankowy i informacje na pulpicie o zaciągniętym hamulcu przystankowym.

Odpowiedź 318.

zamawiający potwierdza i podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 319.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 3.5 tabeli podpunkt 3 napisał:

3. Światło ma być możliwe do wyłączenia za pomocą takiej opcji zawartej na pulpicie kierowcy.

Prosimy o potwierdzenie, że zastosowanie przycisku do wyłączenie oświetlenia zgodnie z punktem 3.5 tabeli podpunkt 2 spełnia wymogi Zamawiającego.

Odpowiedź 319.

Zamawiający potwierdza, że takie rozwiązanie spełnia wymogi stawiane przez Zamawiającego.

Pytanie 320.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 3.1 tabeli podpunkt 3.3 napisał:

3.3. zamykany schowek na bagaż podręczny kierowcy o wymiarach co najmniej min. szer. 45 cm, wys. 35 cm, gł. 30 cm.

Stosowane przez naszą firmę rozwiązanie polega na zastosowaniu schowka o wymiarach szer. 48 cm x wys. 25 cm x gł. 42 cm. Oferowane rozwiązanie przewyższa wymogi klienta w zakresie szerokości i głębokości schowka o ponad 10 cm, jedynie wymiar wysokości jest wymiarem minimalnie mniejszym. Rozwiązanie to jest stosowane w tysiącach wyprodukowanych przez naszą firmę autobusach i zapewnia przewożenie bagażu podręcznego kierowcy.

Prosimy o dopuszczenie stosowanego przez naszą firmę rozwiązania.

Odpowiedź 320.

zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 321.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 3.1 tabeli podpunkt 3.9 napisał:

3.9. defibrylator AED (opisany w pkt. V SOPZ);

V. Wyposażenie pojazdów w Defibrylator automatyczny AED

Każdy pojazd należy wyposażyć w fabrycznie nowy, nieużywany defibrylator AED pracujący w trybie automatycznym oraz zapewniający transmisję danych pakietowych min 3G do systemu Zarządzania LIFELINKCentral użytkowanego przez Zamawiającego. W kabinie kierowcy należy przygotować miejsce do montażu urządzenia zapewniające jego bezpieczne przechowywanie oraz łatwość dostępu w przypadku konieczności użycia.

Ze względu na brak miejsca w kabinie kierowcy i większą dostępność w przypadku konieczności udzielania pomocy, prosimy o dopuszczenie umiejscowienia defibrylatora w przestrzeni pasażerskiej np. na ścianie kabiny kierowcy, ale od strony przestrzeni pasażerskiej. Proponowane rozwiązanie, jest standardowym rozwiązaniem stosowanym przez klientów z całej Europy.

Odpowiedź 321.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 322.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 3.3 tabeli napisał:

- 1. Uchwyt do napojów o automatycznie regulowanej średnicy butelki/kubka/bidonu.*
- 2. Minimalna średnica butelki/bidonu 75 mm.*
- 3. Zapewniający uniemożliwienie przemieszczania się butelki/bidonu w trakcie jazdy.*
- 4. Zamontowany po lewej stronie kabiny kierowcy.*

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie rozwiązania stosowanego przez Wykonawcę tj.: nieregulowany uchwyt na kubek o średnicy 65mm oraz dodatkowo miejsce na przechowywanie standardowej butelki PET 1,5l w zabudowie tworzywowej na konsoli bocznej kabiny kierowcy. Jest to rozwiązanie stosowane w tysiącach autobusów komunikacji miejskiej, pozwalające na utrzymanie wysokiego komfortu pracy Kierowców, dzięki bezpiecznemu przewożeniu kubka oraz osobno dodatkowego napoju.

Odpowiedź 322.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 323.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 2.7 tabeli, podpunkt 3 oraz 4.5 napisał:

*3. Podświetlane przyciski „STOP” zamontowane na słupkach pionowych w przedziale pasażerskim **dotykowe** (przycisk aktywny – kolor czerwony, nieaktywny – kolor zielony)*

*1. Autobusy w pełni dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, między innymi poprzez zainstalowanie i umieszczenie: 1.1. na pionowych poręczach służących do podtrzymywania, przyciski „STOP”, sygnalizujące kierowcy konieczność obsługi „przystanku na żądanie”, podświetlane w pełni **mechaniczne**. Przyciski dodatkowo oznakowane znakami wypukłymi w języku „Braille'a”;*

Prosimy o wyjaśnienie jakiego rodzaju przycisków STOP wymaga Zamawiający dotykowych czy mechanicznych? Sugerujemy zastosowanie przycisków mechanicznych, które są trwalsze w eksploatacji, mniej awaryjne a także istnieje duża różnorodność wyboru rodzaju przycisków.

Odpowiedź 323.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 324.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 9.1 tabeli, podpunkt 4. napisał:

4. Chłodzenie silnika/silników cieczą.

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie chłodzenia silnika/silników powietrzem.

Silniki chłodzone powietrzem są tańsze w eksploatacji. Do silników chłodzonych cieczą trzeba doliczyć koszty eksploatacyjne w postaci płynu chłodniczego.

Wnosimy aby Zamawiający nie ograniczał zastosowania rodzaju silników przez ograniczenie do rodzaju chłodzenia.

Odpowiedź 324.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 325.

W Zał. 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 4.5 tabeli, podpunkt 3 napisał:

3. Dodatkowo, naprzeciw trzecich drzwi specjalna powierzchnia do przewozu wózka dziecięcego o długości min. 1300 mm zaopatrzona w przycisk z piktogramem wózka dziecięcego.

Zamawiający poprzez zapisy w punkcie 9.1 załącznika nr 1.2 do SWZ oraz kryteria oceny ofert dopuszcza zastosowanie silnika/silników centralnych. Zabudowa silnika/silników centralnych wymaga zastosowania podestów co uniemożliwia Wykonawcy umiejscowienie zatoki dla wózka dziecięcego naprzeciw trzecich drzwi. Dodatkowo Zamawiający wymaga minimum 38 miejsc siedzących. Wnosimy o rezygnację umieszczenia specjalnej powierzchni do przewozu wózka dziecięcego o długości min. 1300 mm zaopatrzonej w przycisk z piktogramem wózka dziecięcego umiejscowionej naprzeciw trzecich drzwi. W takiej sytuacji autobus będzie wyposażony w dwie zatoki w pierwszym członie pojazdu, co jest zgodne z Regulaminem R107 EKG ONZ.

Odpowiedź 325.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści Załącznika nr 1.2. – Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MEGA. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 326.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 11.4 tabeli, napisał:

Układ kierowniczy

1. Ze wspomaganiem hydraulicznym lub elektrycznym wyposażonym w przyłącze diagnostyczne.

1. Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie diagnozy poprzez zastosowanie złącza OBD (bez dodatkowych gniazd).
2. Prosimy o potwierdzenie, że diagnoza samej elektropompy spełnia wymóg SWZ, pozostała część układu jest układem hydraulicznym, który nie jest diagnozowany elektrycznie.

Odpowiedź 326.

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie z pkt. 1. Zamawiający podtrzymuje w zakresie pkt. 2 postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 327.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 13.1 tabeli, podpunkt 1.3 napisał:

1.3. podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza oraz automatyczny separator kondensatu, zintegrowany osuszacz powietrza z separatorem kondensatu/odolejaczem,

Prosimy o potwierdzenie, że przez zapis zintegrowany osuszacz powietrza z separatorem kondensatu/odolejaczem, Zamawiający dopuszcza też rozwiązanie, że oba urządzenia umieszczone są obok siebie, współpracują ze sobą ale nie są zintegrowane w jednej obudowie.

Odpowiedź 327.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 328.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 16.3 tabeli, napisał:

1. Zamontowane w wysuwanej obudowie na łożyskowanych rolkach zabezpieczone przed samoczynnym wysuwaniem się.

2. Dopuszcza się zamontowanie akumulatorów w oddzielnych obudowach.

3. Akumulatory wyposażone wewnątrz w warstwę z włókna szklanego, która stanowi ochronę w czasie silnych wstrząsów w pracy cyklicznej, pojemność min. 220 Ah x 2.

1. Prosimy o potwierdzenie, że akumulatory zamontowane na obrotowej obudowie, zapewniającej łatwy dostęp, zabezpieczonej przed samoczynnym wysuwaniem się spełniają wymogi SWZ.
2. Prosimy o dopuszczenie akumulatorów o pojemności min. 210 Ah x 2, jest to niewielka różnica w stosunku do wymogów SWZ, dodatkowo Wykonawca nie ma dostępu do akumulatorów o pojemności min. 220 Ah wykonanej w technologii z warstwą z włókna szklanego.

3. W przypadku braku zgody na zastosowanie Akumulatorów wyposażonych wewnątrz w warstwę z włókna szklanego o pojemności min. 210 Ah, prosimy o zgodę na zamontowanie akumulatorów nieposiadających wewnątrz warstwy włókna szklanego o pojemności min. 220 Ah. Akumulatory standardowo montowane w autobusach zostały specjalnie zaprojektowane dla wysoko-wydajnych pojazdów użytkowych o ekstremalnych wymaganiach energetycznych i potrzebie wysokiej odporności na wibracje. Spełniają one wymagania norm EN w zakresie technologii Super Heavy Duty (SHD), standard EN 4, oraz odporność na wibracje V3, co stanowi ochronę w czasie silnych wstrząsów w pracy cyklicznej.

Odpowiedź 328.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania w zakresie pkt. 1.

W zakresie pkt. 2 Zamawiający dokonał zmiany Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 329.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 17.3 tabeli, napisał:

1. Hamulec przystankowy działający na jedną oś pojazdu:

Prosimy o potwierdzenie, że jest to warunek minimalny, oraz że standardowy hamulec przystankowy działający na wszystkie osie pojazdu spełnia warunek SWZ. Ze względu na zwiększone bezpieczeństwo postoju, hamulec przystankowy działający na wszystkie osie jest lepszym rozwiązaniem niż hamulec przystankowy działający na jedną oś.

Odpowiedź 329.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 330.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie III.2.8 tabeli, napisał:

8. Wyświetlacz wewnętrzny boczny 1 szt. wykonany w technologii LCD z podświetleniem LED i rozdzielczości 1920x540, o rozmiarze 38" (format ok 17:5), umożliwiającą wyświetlanie informacji o numerze linii (składającym się z kombinacji liter, cyfr, symboli i znaków specjalnych) i całego przebiegu linii w oparciu o kolejne nazwy przystanków, nazwy ulic z graficznym oznaczeniem bieżącego przystanku i kierunku poruszania. Umieszczony po prawej stronie pojazdu w górnej części okna, za pierwszymi drzwiami pojazdu (...)

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie montażu ww. tablicy w drugim oknie za pierwszymi drzwiami.

Ze względu na wymóg SWZ dotyczący umiejscowienia gniazda ładowania nad prawym przednim kołem, może dojść do zmniejszenia wymiarów okna za pierwszymi drzwiami przez co nie będzie możliwe umiejscowienie tam tablicy.

Odpowiedź 330.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 331.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI Zamawiający w punkcie 4.5 tabeli, napisał:

3. Nie dopuszcza się montowania jakichkolwiek przeszkód między wejściem przez II lub III drzwi a miejscem przeznaczonym dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego, w tym poręczy.

Prosimy o potwierdzenie, że w autobusie MAXI dostęp do miejsca przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego będzie odbywał się z wejścia II wyposażonego w odpowiednią rampę.

Odpowiedź 331.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 332.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 11.2 tabeli, napisał:

Zawieszenie niezależne bez stabilizatora lub belka sztywna.

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania osi przedniej ze stabilizatorem, dzięki temu pojazd jest bardziej stabilny, zabezpieczony przed nadmiernymi przechyłami nadwozia, dzięki czemu zwiększa się bezpieczeństwo jazdy i komfort pasażerów.

Odpowiedź 332.

Zamawiający dokonał modyfikacji postanowień zawartych w Załączniku 1.1. i 1.2. do SWZ.

Pytanie 333.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 2.6 tabeli, napisał:

Zewnętrzne przyciski bezdotykowe.

Prosimy o wyjaśnienie jakiego rodzaju mają zostać zastosowane przyciski: mechaniczne czy pojemnościowe? Przyciski bezdotykowe nie występują, każdy przycisk w przypadku użycia wymaga przyłożenia dłoni.

Odpowiedź 333.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 266.

Pytanie 334.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 15 tabeli, napisał:

Systemy wspomagania pracy:

1. Awaryjne hamowanie przy wykryciu przeszkody.

System bezpieczeństwa wspomagający pracę kierowcy powinien być również bezpieczny dla pasażerów. Rozpoczęcie awaryjnego hamowania, przy wykryciu przeszkody może być niebezpieczne dla osób stojących w autobusie, którzy stanowią większość przewożonych pasażerów. Powyższa sytuacja może spowodować upadek pasażera i jego uszczerbek na zdrowiu. Biorąc pod uwagę dynamiczność w ruchu miejskim, w którym prędkości są niewielkie a ilość zdarzeń duża, system pracowałby nieustannie. To kierowca powinien decydować kiedy rozpocząć hamowanie pojazdem lub jego całkowite zatrzymanie, system ewentualnie powinien ostrzegać kierowcę przed przeszkodą i tym samym wspomagać jego pracę.

Dodatkowo Wykonawca informuje, że podobnie brzmiący warunek w SWZ – jako kryterium punktowane zostało usunięte w drodze zmian do SWZ przez Zamawianego MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu w przetargu pn.: „Dostawa autobusów elektrycznych wraz z systemami ich ładowania dla MPK Sp. z o.o. we Wrocławiu”.

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie wyżej wymienionego wymogu z SWZ. Według naszej wiedzy, na chwilę obecną tylko jeden dostawca autobusów oferuje powyższe rozwiązanie na rynku europejskim.

Odpowiedź 334.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 202.

Pytanie 335.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 9.5 tabeli, podpunkt 9 napisał:

Akumulatory powinny być opomiarowane.

Prosimy o potwierdzenie, że wyświetlanie dostępnego przebiegu możliwego do zrealizowania oraz, że pojazd przed rozpoczęciem zadań jest w pełni naładowany i prekonkondycjonowany spełni wymagania SWZ.

Odpowiedź 335.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 336.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 1.8 tabeli, napisał:

Sztuczny hałas - Pojazd musi być wyposażony w automatyczny system tzw. „sztuczny hałas” – tzn. w system emitujący dźwięk ostrzegający o zbliżaniu się autobusu aktywowany przy prędkości poniżej 30 km/h. Aktywacja/dezaktywacja „hałasu” dodatkowym przyciskiem w kabinie kierowcy.

Prosimy o rezygnację z wymogu „Aktywacja/dezaktywacja „hałasu” dodatkowym przyciskiem w kabinie kierowcy”. System emitujący sztuczny hałas musi być cały czas aktywny, wymagają tego przepisy Regulaminu 107 EKG ONZ.

Odpowiedź 336.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 82.

Pytanie 337.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 3.4 tabeli, podpunkt 2.2 napisał:

2.2. wskaźnik optymalnego zakres pracy układu napędowego,

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający przez zapis „optymalny zakres pracy” ma na myśli system, który będzie wskazywał na ekonomiczną jazdę prowadzącego pojazd.

Odpowiedź 337.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 165.

Pytanie 338.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI Zamawiający w punkcie 1.4 tabeli, napisał:

Całkowita liczba miejsc - Co najmniej 78

Na całkowitą liczbę miejsc wpływ ma wyposażenie pojazdu i jego masa. Zamawiający wymaga dużej pojemności magazynów energii. Minimalna pojemność brutto akumulatorów powinna wynosić 440kWh. Duże baterie zwiększają masę pojazdu, zmniejszając ich pojemność pasażerską. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wymaganej minimalnej całkowitej liczby miejsc pasażerskich do 75 osób.

Odpowiedź 338.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 13.

Pytanie 339.

Zwracamy się z wnioskiem o udostępnienie załącznika nr A do SOPZ oraz Załącznika B do SOPZ, zgodnie z zapisami SWZ:

14. Schemat instalacyjny urządzeń systemu TRISTAR znajduje się w Załączniku nr. A do SOPZ.

11. Opis urządzeń i montażu zespołu urządzeń Systemu PZUM-INNOBALTICA zawiera Załącznik B do SOPZ.

Odpowiedź 339.

Zamawiający informuje, że dokumenty zostały już opublikowane.

Pytanie 340.

Prosimy o potwierdzenie, że w kryterium oceny ofert T9A oraz T9B Ilość miejsc pasażerskich w autobusie Zamawiający punktuje całkowitą liczbę miejsc pasażerskich.

Odpowiedź 340.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 341.

W kryteriach oceny ofert T3A oraz T3B - Sposób zabudowy magazynu energii w autobusie, przyznaje maksymalną ilość 10 punktów za zaoferowanie autobusu, w którym magazyn energii w całości zostanie zabudowany na dachu pojazdu.

Autobus, który na dachu (czyli na wysokości ponad 3 metrów nad poziomem gruntu) będzie miał umieszczone ponad 3 tony baterii prowadzi się dużo gorzej niż autobus, który ma baterie rozlokowane w różnych miejscach autobusu ponieważ środek ciężkości jest umieszczony dużo wyżej niż w większości autobusów oferowanych na rynku. Co równie ważne, a nigdy nie poruszane przez takich producentów zawieszenie autobusu zużywa się dużo szybciej. Zamawiający nie uwzględnił, że w takim przypadku należałoby dla bezpieczeństwa bezwzględnie wymagać dodatkowego stabilizatora na osi przedniej, który chociaż minimalnie zabezpiecza autobus przed ewentualnym wywróceniem na bok, w przypadku zbyt dużej prędkości z jaką autobus wjedzie w zakręt lub na rondo.

Prosimy o rozpatrzenie co dla Zamawiającego jest najważniejsze w ocenianym kryterium – czy przyznanie punktów dla jednego z producentów czy względy bezpieczeństwa, które podczas oceny ofert w tym kryterium nie są brane pod uwagę?

Pozostawienie kryterium faworyzującego konkretnego producenta, prowadzi do nieuzasadnionego ekonomicznie i technicznie zwiększenia wydatkowania środków publicznych, kosztem innych wykonawców mogących w pełni zaspokoić potrzeby Zamawiającego.

Czy w związku z powyższym Zamawiający zgodzi się na równe traktowanie producentów autobusów i usunie to kryterium wyboru oferty?

Odpowiedź 341.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści SWZ

Pytanie 342.

Zgodnie z zapisami SWZ załącznik nr 1.1 i 1.2 Zamawiający wymaga zamontowania: *czujnika dymu papierosowego z sygnalizacją akustyczną i funkcją zapisu w pamięci systemu pojazdu; oraz raportowania danych czujnika dymu papierosowego,*

Prosimy o określenie parametrów systemu, lub ewentualnie wskazanie systemu eksploatowanego u Zamawiającego, który spełnia wymagania SWZ.

Odpowiedź 342.

Zamawiający wskazuje, że informacja o uruchomieniu czujnika dymu papierosowego ma trafić do systemu zarządzania pojazdami wymaganego przez Zamawiającego. Użytkownik systemu musi mieć możliwość wyświetlenia wywołanych tego typu alarmów w zadanym okresie czasu.

Pytanie 343.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 16.2 tabeli, napisał:

Jedno złącza diagnostycznego EOBD, umiejscowione w kabinie kierowcy, które pozwala diagnozować i regulować wszystkie zamontowane systemy pojazdu przy użyciu interfejsu dedykowanego producenta pojazdu, umiejscowionego w okolicy kabiny kierowcy.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli jedno złącze diagnostyczne EOBD umiejscowione w kabinie kierowcy, które pozwala diagnozować i regulować wybrane zamontowane systemy pojazdu przy użyciu interfejsu dedykowanego producenta pojazdu.

Wykonawca nie ma możliwości zapewnienia diagnozy przez powyższe złącze następujących elementów: diagnozy baterii trakcyjnych, napędu, silnika/silników.

Diagnoza tych elementów (w odnowieniu do silnika/silników tylko temperatura i obroty) jest możliwa przez złącza diagnostyczne umiejscowione w innym miejscach autobusu.

Odpowiedź 343.

Zamawiający dopuszcza złącza diagnostyczne w innych miejscach autobusu.

Pytanie 344.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 10.2 tabeli, napisał:

Pojazdy wyposażone w odpowiednie przyciski umożliwiające rozpoczęcie i przerwanie ładowania oraz w zdalny system umożliwiający rozpoczynanie i kończenie ładowania w określonych porach. Wykonawca wraz z pojazdami dostarczy bezterminowy dostęp do

dedykowanej aplikacji pozwalającej zdalnie (przy pomocy przeglądarki internetowej) monitorować i zarządzać procesem ładowania pojazdów oraz sterowania temperaturą wewnątrz pojazdów w trakcie procesu ładowania. Prekondycjonowanie oraz ładowanie baterii trakcyjnych automatyczne dostosowane do czasu wyjazdu autobusu na linię komunikacyjną. System ładowania powiązany z systemem zarządzania pojazdu. Pojazdy wyposażone w funkcję prezentacji na wyświetlaczu kierowcy aktualnego poziomu naładowania oraz przebiegu procesu.

Prosimy o rezygnację z wymogu: *Pojazdy wyposażone w odpowiednie przyciski umożliwiające rozpoczęcie i przerwanie ładowania oraz w zdalny system umożliwiający rozpoczynanie i kończenie ładowania w określonych porach.* Inicjacja rozpoczęcia i zakończenia ładowania jest po stronie ładowarki. To osoba, która obsługuje ładowarkę kontroluje sytuację i rozpoczyna lub przerywa ładowanie.

Proces ładowania nie może być prowadzony zdalnie.

Dodatkowo prosimy o usunięcie zapisu: *oraz sterowania temperaturą wewnątrz pojazdów w trakcie procesu ładowania. Prekondycjonowanie oraz ładowanie baterii trakcyjnych automatyczne dostosowane do czasu wyjazdu autobusu na linię komunikacyjną.*

Istnieje możliwość załączenia wstępnego ogrzania pojazdu podczas procesu ładowania przez dedykowaną aplikację, ale temperatura będzie zaprogramowana w systemach regulacji temperatury autobusu.

Jedynie pracownicy Zamawiającego mają możliwość fizycznego włączania procesu ładowania baterii trakcyjnych na miejscu poprzez ładowarkę, aby dostosować proces do czasu wyjazdu autobusu na linię.

Jedną ze zmiennych konieczną do zapewnienia pełnego naładowania autobusu jest temperatura zewnętrzna, którą na bieżąco śledzą pracownicy Zamawiającego – warunkami wymagającymi dłuższego procesu ładowania są niskie temperatury zewnętrzne.

Odpowiedź 344.

Zamawiający wyjaśniając wskazuje, że proces ładowania powinien uwzględniać zaplanowaną godzinę wyjazdu oraz prekondycjonowanie (procesy automatyczne). Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 345.

W kryterium oceny ofert T6B - Rodzaj silnika elektrycznego układu napędowego w autobusie MEGA Zamawiający przyznaje maksymalną ilość 10 punktów za zaoferowanie 2 osi napędzanych przez silniki centralne zabudowane wzdłużnie za lub przed osią napędzaną.

Wnosimy o rezygnację z powyższego kryterium oceny ofert, które nie ma uzasadnienia ekonomicznego i technicznego, w warunkach komunikacyjnych miasta Gdańska,

powodując jedynie znaczny wzrost ceny, masy, zużycia energii, pogorszenie ergonomii wnętrza, wyższe koszty serwisowe.

Prosimy o przyznanie maksymalnej ilości punktów tj. 10 punktów w wyżej wymienionym kryterium za zaoferowanie jednego silnika centralnego.

Odpowiedź 345.

Zamawiający dokonuje modyfikacji treści SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 346.

W Zał. 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 2.2 tabeli, napisał:

Rodzaj i system drzwi - Dwuskrzydłowe otwierane do środka.

Prosimy o dopuszczenie drzwi II otwieranych odskokowo na zewnątrz. Rozwiązanie to zapewnia większą efektywną szerokość wejścia dla pasażerów i osób na wózkach.

Odpowiedź 346.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 347.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie IV.5.2 i 5.4, i 7, napisał:

5. System zarządzania musi zapewniać dostęp co najmniej do funkcjonalności zapewniających:

5.2. podgląd parametrów eksploatacyjnych online:

5.2.1. nr służbowy prowadzącego pojazd,

5.4. raportowanie danych dotyczących:

5.4.1. zużycia energii elektrycznej przez prowadzących pojazd,

5.4.2. ekonomiki jazdy wg założonych kryteriów z możliwością wyświetlenia wybranych parametrów,

7. Identyfikacja prowadzącego pojazd musi pochodzić ze sterownika tablic i kasowników.

Wykonawca nie ma możliwości połączenia w systemie zarządzania pojazdami numeru służbowego prowadzącego pojazd w celu raportowania danych dotyczących zużycia energii elektrycznej przez prowadzących pojazd oraz ekonomiki jazdy wg założonych kryteriów z możliwością wyświetlenia wybranych parametrów. Prosimy o rezygnację z ww. wymagań SWZ.

Odpowiedź 347.

Zamawiający dokonał modyfikacji Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 348.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie IV.5.4.2, napisał:

5. System zarządzania musi zapewniać dostęp co najmniej do funkcjonalności zapewniających:

5.4. raportowanie danych dotyczących:

(...)

5.4.2. ekonomiki jazdy wg założonych kryteriów z możliwością wyświetlenia wybranych parametrów,

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga wyposażenia pojazdu w system, który będzie wskazywał na ekonomiczną jazdę prowadzącego pojazd (w odniesieniu do punktu 3.4 tabeli, podpunkt 2.2 - wskaźnik optymalnego zakres pracy układu napędowego).

Odpowiedź 348.

Zamawiający potwierdza i podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 349.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie IV.5.2.9, napisał:

5.2.9. w przypadku ładowania pojazdu informacja o stopniu naładowania i przewidywanym czasie zakończenia ładowania;

Prosimy o rezygnację z wymogu informowania o przewidywanym czasie zakończenia ładowania. Informacja ta jest zależna od wielu czynników zewnętrznych, na które producent nie ma wpływu np. temperatura zewnętrzna, stałość zasilania.

Odpowiedź 349.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 350.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie IV.5.4.4 i 5.4.5 napisał:

5.4. raportowanie danych dotyczących:

5.4.4. czasu pracy ogrzewania,

5.4.5. czasu pracy klimatyzacji,

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeżeli system będzie miał możliwość podglądu zużycia energii w funkcji czasu (w postaci wykresu) dla systemu ogrzewania

i odrębnie dla systemu klimatyzacji. W generowanym raporcie znajdzie się informacja o energii zużytej dla danego systemu.

Odpowiedź 350.

Zamawiający wyjaśniając wskazuje, że wymaga przedstawienia danych w postaci liczbowej (dopuszcza dwie opisane wartości).

Pytanie 351.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie IV.5.4.6 napisał:

5.4.6. użycie „przykłędu”,

Prosimy o rezygnację z wymogu. Wykonawca nie ma technicznej możliwości raportowania użycia przykłędu.

Odpowiedź 351.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 352.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie IV.6 napisał:

6. Urządzenie autodiagnostyki pojazdu musi działać nawet w przypadku wyłączenia zasilania głównego w pojeździe. W takim stanie w systemie musi być widoczna co najmniej informacja o aktualnej pozycji pojazdu oraz stopniu naładowania pojazdu oraz statusie ładowania pojazdu z ładowarki.

Zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie wymogu aby Urządzenie autodiagnostyki pojazdu musiało działać nawet w przypadku wyłączenia zasilania głównego w pojeździe. Aby urządzenia mogły być diagnozowane muszą być aktywne, to następuje tylko w przypadkach załączenia zasilania pokładowego (przekręcenie kluczyka stacyjki na odpowiednią pozycję).

Odpowiedź 352.

Zamawiający dopuści takie rozwiązanie, pod warunkiem, że w takim wypadku w systemie zarządzania będzie informacja o ostatniej znanej pozycji GPS pojazdu łącznie z czasem ostatniej aktywności. Informacja ta musi być widoczna w systemie zarządzania oraz musi być możliwość jej pobrania przez API.

Pytanie 353.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie IV.10 napisał:

10. Wtyczki API muszą umożliwiać zdalne wywołanie procedury prekondycjonowania.

Prosimy o rezygnację z ww. zapisu.

Prekondycjonowanie jest możliwe do wyzwolenia z poziomu aplikacji systemu zarządzania pojazdami, Zamawiający poprzez urządzenia może jedynie odpytywać pojazd o różne sygnały przez API, nie może natomiast wysyłać przez nie żadnych statusów do pojazdu.

Odpowiedź 353.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika 1.1. oraz 1.2. do swz.

Pytanie 354.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie IV.11 napisał:

11. Wtyczki API muszą umożliwiać pobieranie informacji o wszystkich parametrach diagnostycznych, zdarzeniach, komunikatach rejestrowanych w systemie zarządzania bez ograniczeń ilościowych i czasowych.

Prosimy o potwierdzenie, że w powyższym zapisie jest mowa o wszystkich parametrach diagnostycznych, zdarzeniach komunikatach wymaganych/opisanych w SWZ, rejestrowanych w systemie zarządzania bez ograniczeń ilościowych i czasowych.

Odpowiedź 354.

Zamawiający podtrzymuje w tym zakresie postanowienia zawarte w dokumentach postępowania. W postanowieniu jest mowa o wszystkich parametrach dostępnych w systemie zarządzania. Zamawiający nie jest w stanie wymienić wszystkich możliwych parametrów które pochodzą z systemów autodiagnostyki pojazdów, i są wysyłane do systemu zarządzania. Wtyczki API muszą zapewniać możliwość pozyskiwania wszystkich dostępnych parametrów.

Pytanie 355.

Zwracamy się z wnioskiem o przedłużenie terminu składania ofert minimum o 14 dni.

Początek bieżącego roku jest wyjątkowy ze względu na dużą liczbę obecnie toczących się postępowań przetargowych na zakup autobusów. W związku z tym czas oczekiwania na oferty od poddostawców uległ wydłużeniu. Dopiero analiza udzielonych odpowiedzi pozwoli na precyzyjne opracowanie ostatecznej oferty składającej się z komponentów pochodzących od różnych kontrahentów. Obecnie w Polsce trwa sezon urlopowy ze względu na ferie szkolne, więc w tym czasie bardzo utrudnione jest konsultowanie, uzgadnianie oraz pozyskiwanie ostatecznych ofert od dostawców.

Dlatego przedłużenie terminu składania da wykonawcom czas niezbędny na przygotowanie prawidłowo oszacowanych a więc bardziej konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź 355.

Zamawiający wyjaśniając wskazuje, że zmienił już termin składania ofert.

Pytanie 356.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 8.1, podpunkt 4.2 tabeli, napisał:

4. Sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego:

4.2. wymagana informacja na pulpicie o ustawieniu temperatury w przedziale pasażerskim i kabinie kierowcy ,

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga wyświetlania na pulpicie kierowcy obecnej temperatury w przedziale pasażerskim i w kabinie kierowcy w danym momencie. Nie możemy wyświetlić na pulpicie ustawionej temperatury dla kabiny kierowcy ponieważ sterowanie ogrzewaniem i klimatyzacją realizowane jest ręcznie przez kierowcę.

Odpowiedź 356.

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 357.

W Zał. 1.1. OPZ MAXI oraz 1.2. OZP MEGA Zamawiający w punkcie 8.1, podpunkt 4.6 tabeli, napisał:

4. Sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego:

4.6. z możliwością manualnego wymuszenia (włączenia i wyłączenia) systemu klimatyzacji.

Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej sterowana jest w sposób automatyczny. Kierowca może włączyć / wyłączyć system automatycznego sterowania, który uruchomi klimatyzację w momencie osiągnięcia odpowiednich progów temperaturowych zaszytych w logice sterownika ogrzewania / klimatyzacji. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza powyższe rozważanie jako zgodne z wymogami SWZ.

Odpowiedź 357.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 358.

W kryterium oceny ofert T5B oraz T5A Zamawiający przyznaje maksymalną ilość 10 punktów za konstrukcję nadwozia wykonaną ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczoną antykorozyjnie metodą kataforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii w zamkniętym cyklu technologicznym dla całego zamówienia. Kolejno punktowane są rozwiązania:

Konstrukcja nadwozia wykonana z aluminium – 6 punktów

Konstrukcja nadwozia wykonana ze stali nierdzewnej – 3 punkty

W naszej ocenie jest to niekonsekwentne i wybiórcze przyznawanie maksymalnej ilości punktów dla jednego producenta, bez jakiejkolwiek analizy przypadków które najczęściej doskwierają autobusom eksploatowanym w komunikacji miejskiej tj. kolizje i wypadki. W przypadku uszkodzenia nadwozia autobusu, najczęściej uszkodzeniu ulega nie tylko poszycie zewnętrzne ale również szkielet, który jeżeli jest wykonany ze zwykłej stali i fabrycznie został poddany zabezpieczeniu antykorozyjnemu metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego, nie da się ponownie w 100% zabezpieczyć przed korozją. W związku z tym prosimy o zmianę kryterium i przyznanie również maksymalnej ilości punktów za konstrukcję nadwozia wykonaną ze stali nierdzewnej lub aluminium, ponieważ są to materiały które w żadnym stopniu nie są gorsze, a w przypadku autobusów komunikacji miejskiej nawet lepsze niż zwykła stal zabezpieczana metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego.

Odpowiedź 358.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 359.

Dot. § 9 ust. 3 Wzoru Umowy (Załącznik 5.1. i 5.2) – Wykonawca wnosi o obniżenie limitu kar umownych z 30% wynagrodzenia brutto na 20% wynagrodzenia brutto. Wykonawca zauważa, że obecnie określona wartość kary umownej jest zawyżona i nierynkowa, a przy obarcza Wykonawcę dużym i nieuzasadnionym ryzykiem kontraktowym, w stopniu wykraczającym ponad uzasadnione potrzeby Zamawiającego.

Odpowiedź 359.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 40.

Pytanie 360.

Dot. § 14 ust. 1 pkt 6) Wzoru Umowy (Załącznik 5.1 i 5.2) – Wykonawca zwraca się z wnioskiem o modyfikację wskazanej przesłanki umożliwiającej odstąpienie od Umowy przez Zamawiającego. W treści bowiem Zamawiający wskazuje, że będzie uprawniony do odstąpienia od Umowy, jeżeli poziom naliczonych kar umownych przekroczy 10% wynagrodzenia umowy brutto. Taki limit pozostaje w całkowitej sprzeczności z postanowieniami umownymi dotyczącymi samej kary umownych i ich limitów, gdzie Zamawiający wprost wskazuje, że limitem kar umownych jest naliczenie ich na poziomie 30% wynagrodzenia brutto (Wykonawca jednocześnie odrębnym pytaniem wnioskuję o obniżenie tego limitu). W ocenie Wykonawcy za całkowicie bezzasadne i skrajnie ryzykowne dla wykonawcy należy uznać uprawnienie Zamawiającego do odstąpienia od umowy przy wykorzystaniu 10% limitu kary umownych, podczas gdy umownie wykonawca limit ten ma faktycznie znacznie wyższy. Takie rozwiązanie stawia wykonawcę w niepewnej

sytuacji co do pewności trwania kontraktu, jak również uniemożliwia mu de facto oszacowanie ryzyk kontraktowych na etapie kalkulacji oferty. W związku z powyższym, Wykonawca wnosi o zrównanie poziomu limitu kar umownych upoważniającego Zamawiającego do odstąpienia od Umowy z limitem wskazanym w § 9 Wzoru Umowy.

Odpowiedź 360.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 41.

Pytanie 361.

Dotyczy: Specyfikacji warunków zamówienia, Rozdział V, ust 3. Pkt 3) warunek zdolności technicznej i zawodowej dla części I

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku zdolności technicznej i zawodowej i uznania ww. warunku za spełniony w przypadku, gdy Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed terminem składania ofert (a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy to w tym okresie) dostarczył co najmniej 5 elektrycznych niskopodłogowych autobusów miejskich (Maxi) bez określania dodatkowych wymagań w zakresie pojemności pasażerskiej czy pojemności magazynów energii.

Ze względu na specyfikę rynku i daleko posuniętą różnorodność zamówień na autobusy elektryczne żądanie wykazania się przez Wykonawców doświadczeniem w dostawach pojazdów o takich samych parametrach jak te, które są przedmiotem zamówienia, może okazać się warunkiem nadmiernym, nieproporcjonalnym do przedmiotu zamówienia. Skutkiem tego może być otrzymanie przez Zamawiającego mniejszej liczby ofert i obniżenie konkurencyjności postępowania.

Odpowiedź 361.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 2.

Pytanie 362.

Dotyczy: Specyfikacji warunków zamówienia, Rozdział V, ust 3. Pkt 3) warunek zdolności technicznej i zawodowej dla części II

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku zdolności technicznej i zawodowej i uznania ww. warunku za spełniony w przypadku, gdy Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed terminem składania ofert (a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy to w tym okresie) dostarczył co najmniej 4 elektryczne niskopodłogowe wielkopojemne przegubowe autobusy miejskie (Mega), bez określania dodatkowych wymagań w zakresie pojemności pasażerskiej czy pojemności magazynów energii.

Ze względu na specyfikę rynku i daleko posuniętą różnorodność zamówień na autobusy elektryczne żądanie wykazania się przez Wykonawców doświadczeniem w dostawach

pojazdów o takich samych parametrach jak te, które są przedmiotem zamówienia, może okazać się warunkiem nadmiernym, nieproporcjonalnym do przedmiotu zamówienia. Skutkiem tego może być otrzymanie przez Zamawiającego mniejszej liczby ofert i obniżenie konkurencyjności postępowania.

Odpowiedź 362.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 2.

Pytanie 363.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział II, Pkt 10.2.

Czy Zamawiający dopuszcza jako rozwiązanie równoważne, aby prekondycjonowanie oraz ładowanie baterii automatyczne, dostosowane do czasu wyjazdu autobusu na linię, a także ewentualnie niektóre inne funkcje wymienione w tym punkcie, były realizowane w standardzie VDV261, tj. za pośrednictwem ładowarki jako przekaźnika informacji?

W takiej sytuacji aplikacja powiązana będzie z system infrastruktury ładowania.

Odpowiedź 363.

Zamawiający dopuści takie rozwiązanie pod warunkiem zapewnienia zgodności oferowanych pojazdów z wymaganiami określonymi w VDV261 lub równoważnymi.

Pytanie 364.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 5.4.4 oraz 5.4.5.

Czy Zamawiający dopuszcza raportowanie czasu pracy ogrzewania i czasu pracy klimatyzacji łącznie (tj. czasu pracy ogrzewania i/lub klimatyzacji)?

W autobusach Wykonawcy moduł klimatyzacji i ogrzewania (HVAC) jest zintegrowany.

Odpowiedź 364.

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 365.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 6.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie, aby system autodiagnostyki pojazdu był wyłączony w przypadku, gdy autobus nie ma załączonego ani pierwszego, ani drugiego poziomu stacyjki, ani się w tym czasie nie ładuje. W takim przypadku (tj. gdy

autobus jest odstawiony i się nie ładuje) pojazdy Wykonawcy co do zasady nie generują danych na CANach ani ich nie wysyłają, ponieważ oszczędzana jest energia w instalacji niskonapięciowej (24V).

Odpowiedź 365.

Zamawiający dopuści takie rozwiązanie, pod warunkiem, że w systemie zarządzania będzie informacja o ostatniej znanej pozycji GPS pojazdu łącznie z czasem ostatniej aktywności. Informacja ta musi być widoczna w systemie zarządzania oraz musi być możliwość jej pobrania przez API.

Pytanie 366.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 9.

Czy Zamawiający dopuści jako rozwiązanie równoważne, aby autobus samodzielnie (automatycznie) wybierał optymalny typ prekondycjonowania wg VDV261, na podstawie przede wszystkim czujników w pojeździe, i odpowiednio do zadanej godziny odjazdu?

Takie rozwiązanie jest bardzo praktyczne, o ile autobusy ładują się na zewnątrz, tj. w warunkach atmosferycznych.

Odpowiedź 366.

Zamawiający dopuści takie rozwiązanie pod warunkiem zapewnienia konfiguracji typu prekondycjonowania w zakresie wymaganych parametrów w określonych warunkach zewnętrznych.

Pytanie 367.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 1.

Czy Zamawiający dopuszcza, aby system był realizowany poprzez dwa podsystemy (tj. dwa rozwiązania chmurowe z oddzielnym logowaniem)? W tym jedno rozwiązanie będzie wiodące, drugie pomocnicze. Funkcjonalności będą zgodne z wymaganiami. Szczegóły do ustalenia z Zamawiającym.

W autobusach Wykonawcy standardowo udostępniany jest własny system „chmurowy”, którego funkcje mogą stanowić bardzo korzystne i jednocześnie trudno zastępowalne uzupełnienie funkcji głównego systemu.

Odpowiedź 367.

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie dwóch systemów chmurowych z zastrzeżeniem że wszystkie parametry eksploatacyjne wymienione w pkt 5.1 , 5.2 , 5.3 przywołanego w zapytaniu rozdziału będą dostępne w jednym spójnym systemie.

Raportowanie może zostać wyodrębnione do podsystemu chmurowego.

Pytanie 368.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział IV, Pkt 1.

Prosimy o wyjaśnienie lub doprecyzowanie, czy wymieniając wersję „Sas”, Zamawiający miał na myśli wersję SaaS (Software as a Service).

Odpowiedź 368.

Zamawiający potwierdza, że wymaga systemu w wersji SaaS tj. Software as a Service.

Pytanie 369.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział II, Pkt 9.5.

Poza zabezpieczeniami wbudowanymi w pojazd, w autobusach Wykonawcy, w celu zagwarantowania najwyższej dyspozycyjności i najdłuższej żywotności baterii trakcyjnych, stosowany jest zdalny monitoring baterii, tj. dane diagnostyczne i dotyczące eksploatacji baterii trakcyjnych są przesyłane przez sieć komórkową na serwery Wykonawcy (na jego koszt) i okresowo analizowane przez Wykonawcę. Taka analiza pozwala na wykrycie i wczesne wyeliminowanie, we współpracy i zgodzie z Zamawiającym, ewentualnych problemów z eksploatacją baterii trakcyjnych, co zapobiega ich przedwczesnemu zużyciu. Rozwiązanie to pozwala Wykonawcy na obniżenie ryzyka usterek baterii, co zwiększy dyspozycyjność pojazdów i jednocześnie pozwoli na kalkulację oferty znacznie korzystniejszej cenowo. Ww. dane będą zabezpieczone przed dostępem osób trzecich zgodnie z aktualnymi możliwościami technologicznymi i analizowane wyłącznie przez uprawnione do tego osoby pracujące dla Wykonawcy. Czy Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości i wyraża zgodę?

Odpowiedź 369.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 10.

Pytanie 370.

Dotyczy: Zał. 1.1 i Zał. 1.2, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Rozdział II, Pkt 9.5.4 oraz Pkt 3.4.3.6.

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, że Zamawiający, wymagając minimalnego, gwarantowanego przebiegu 180 km w każdych warunkach i ewentualnie testując to wymaganie, stosować będzie zasady dobrej praktyki eksploatacyjnej i prawidłowej jazdy kierowców. W skrajnej sytuacji, w której np. pojazd będzie w międzyczasie wykonywał bardzo długie postoje przy złej pogodzie i z otwartymi drzwiami oraz włączonym modułem klimatyzacji i ogrzewania, minimalny zasięg nie będzie możliwy do osiągnięcia (z powodów technicznych) w żadnym autobusie. Jednocześnie (nieoptymalny) styl jazdy ma wpływ na algorytm wskaźnika zasięgu – jeśli ostatnie odcinki pokonywane były w sposób skrajnie niezgodny z zasadami dobrej eksploatacji, to również zasięg z powodów technicznych zostanie zmniejszony we wskaźniku do odpowiedniego poziomu, który może być niższy niż oczekiwany.

Przy zwykłej eksploatacji zasięg gwarantowany zostanie osiągnięty.

Odpowiedź 370.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 11.

Pytanie 371.

W związku z koniecznością wyliczenia przez Wykonawcę do oferty żywotności baterii w autobusach MAXI oraz MEGA zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o udzielenie następujących informacji i podanie oddzielnie dla autobusu MAXI i MEGA:

- ilość dni roboczych autobusu w roku,
- średnia prędkość eksploatacyjna autobusu w km/h,
- czas wyjazdu autobusu z Zajeżdni autobusowej na linię (godzina-minuta-sekunda),
- ilość przejechanych kilometrów z Zajeżdni autobusowej na pętlę w ciągu dnia,
- ilość przejechanych kilometrów z pętli na Zajeżdnię autobusową w ciągu dnia,
- łączna długość jednego kursu na linii w km,
- dzienna liczba kursów autobusu,
- czas (w minutach) „międzyładowania” autobusu w ciągu dnia,
- moc ładowania autobusu,
- moc ładowarki.

Odpowiedź 371.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 12.

Pytanie 372.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 1 Nadwozie, ppkt. 1.4. Całkowita liczba miejsc oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 1 Nadwozie, ppkt. 1.4. Całkowita liczba miejsc.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu MAXI , w którym całkowita liczba miejsc będzie wynosiła co najmniej 73 oraz o dopuszczenie autobusu MEGA z całkowitą liczbą miejsc co najmniej 103.

Odpowiedź 372.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 13.

Pytanie 373.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 2. Drzwi, ppkt. 2.7. Wszystkie drzwi, ppkt. 3. oraz ppkt. 4. Sterowanie drzwi z sygnalizacją świetlną i akustyczną, ppkt. 6.6. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 2. Drzwi, ppkt. 2.7. ppkt. 3

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o unifikację przycisków, w tym także ich „świecenia” z przyciskami już eksploatowanymi przez Zamawiającego.

Przyciski „aktywne” byłyby podświetlane na kolor zielony, przycisk „potwierdzenie przyciśnięcia” podświetlany byłoby na krótko w kolorze czerwonym natomiast przyciski „nieaktywne” by nie świeciły.

Jednocześnie prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, czy Zamawiający przez przyciski dotykowe rozumie przyciski sensoryczne?

Odpowiedź 373.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 14.

Pytanie 374.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia –Autobusy MAXI , II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 2. Drzwi, ppkt. 2.7. Wszystkie drzwi, ppkt. 4. Sterowanie drzwi z sygnalizacją świetlną i akustyczną, ppkt. 6.7. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 2. Drzwi, ppkt. 2.7. Wszystkie drzwi, ppkt. 6.7.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie trzystopniowego przycisku „AUTO”, w rozumieniu sterowania manualnego, półautomatycznego oraz w pełni automatycznego sterowania drzwiami.

Odpowiedź 374.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 15.

Pytanie 375.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.2.2. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.2.2.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie , w którym zamontowana roleta boczna z lewej strony będzie ręcznie obsługiwana przez kierowcę. Roleta przednia będzie sterowana elektrycznie.

Odpowiedź 375.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 16.

Pytanie 376.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.4. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.4.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie lusterek zewnętrznych zabudowanych na pełnych ramionach, które spełniają wymagania Zamawiającego oraz odpowiednio pasują do designu autobusu.

Odpowiedź 376.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 17.

Pytanie 377.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia – Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.1. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.10. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3. Kabina kierowcy i jej wyposażenie, ppkt. 3. Kabina kierowcy zawiera co najmniej, ppkt. 3.4.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie lodówki o pojemności zapewniającej zamieszczenie jednego pojemnika 1,5 litrowego (butelki lub bidonu).

Odpowiedź 377.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 18.

Pytanie 378.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.3. Uchwyty

do napojów, ppkt. 1. . oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.3. Uchwyty do napojów, ppkt.1

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie uchwytu do napojów bez regulacji średnicy butelki/kubka/bidonu, który zapewnia odpowiednią stabilność dla tych pojemników.

Odpowiedź 378.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 19.

Pytanie 379.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.4. Zestaw wskaźników i kierownica ppkt. 1. . oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.4. Zestaw wskaźników i kierownica, ppkt.1

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym sterowanie radiem będzie realizowane w oparciu o ergonomiczny, specjalnie dedykowany, w tym celu „pilot” umieszczony w obrębie kolumny kierownicy.

Odpowiedź 379.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane w pytanie treści odpowiedzi na pytanie nr 20.

Pytanie 380.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.4. Zestaw wskaźników i kierownica ppkt. 3.5 i 3.6. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt.3. Wnętrze autobusu – kabina kierowcy, ppkt. 3.4. Zestaw wskaźników i kierownica, ppkt.3.5.i 3.6.

Prosimy Zamawiającego o rezygnację z wymogów prezentacji poziomu naładowania i rezerwy prądu do przejechania 50 km z możliwością zmiany zakresu oraz rezygnację rejestracji w systemie pojazdu sygnału rezerwy, a także wskaźnika zasięgu gwarantowanego zgodnego z deklaracją producenta.

Informacja o rozerwie będzie się pojawiać od momentu osiągnięcia granicy poziomu naładowania baterii trakcyjnych 20%.

Odpowiedź 380.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane w pytanie treści odpowiedzi na pytanie nr 21.

Pytanie 381.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt. 4.3. Poręcze, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu-przestrzeń - pasażerska, ppkt. 4.3. Poręcze, ppkt. 1.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie poręczy wykonanych ze stali wzmocnionej antykorozyjnie, polakierowanych proszkowo na kolor żółty i śruby mocujące wykonane z materiałów nierdzewnych.

Odpowiedź 381.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 22.

Pytanie 382.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt. 4.3. Poręcze, ppkt. 3. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu-przestrzeń - pasażerska, ppkt. 4.3. Poręcze, ppkt. 3.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o rezygnację z wymogu w zakresie przycisków „wkłęsłych”, których Zamawiający na przestrzeni ostatnich lat w prowadzonych postępowaniach przetargowych na autobusy komunikacji miejskiej nie wymagał i zunifikowanie tego wymogu z przyciskami zabudowanymi w już eksploatowanych przez Zamawiającego autobusach.

Odpowiedź 382.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 23.

Pytanie 383.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu – przestrzeń pasażerska, ppkt. 4.4. Siedzenia pasażerskie, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 4. Wnętrze autobusu-przestrzeń - pasażerska, ppkt. 4.4. Siedzenia pasażerskie, ppkt. 1.

Czy Zamawiający dopuści szkielet fotela wykonany z wysokiej jakości „mikroporowatego” tworzywa sztucznego, wandaloodpornego oraz odpornego na ścieranie, zabrudzenia i przecięcia, który gwarantuje wieloletnią eksploatację fotela?

Odpowiedź 383.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 24.

Pytanie 384.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1. Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.1 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1 Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.1.

Czy Zamawiający dopuści stosowany w naszych autobusach wysokowydajny, konwektorowo-nawiewny system ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, o wyciszonej konstrukcji pracy?

Odpowiedź 384.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 25.

Pytanie 385.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1. Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.2 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1 Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.2.

Czy Zamawiający zaakceptuje w pełni automatyczny system ogrzewania i klimatyzacji, pracujący zgodnie obszarem komfortu termicznego wnętrza pojazdu, ustalonego zgodnie z VDV 236, z możliwością ustalenia przez kierowcę zadanej temperatury wg jednej z trzech dostępnych zaprogramowanych krzywych temperatur wnętrza?

Odpowiedź 385.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 26.

Pytanie 386.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1. Ogrzewanie przestrzeni

pasażerskiej, ppkt.4 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 7. Ogrzewanie, ppkt. 7.1 Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej, ppkt.4.

Zwracamy się do Zamawiającego, o dopuszczenie autobusu wyposażonego w agregat grzewczy spełniający wymagania Zamawiającego, bez sterownika z zegarem, który technicznie a w szczególności ze względów bezpieczeństwa eksploatacyjnego, w naszym autobusie elektrycznym nie jest zabudowywany.

Odpowiedź 386.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 27.

Pytanie 387.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 9. Zespół napędowy, ppkt. 9.5. Baterie (magazyn energii), ppkt. 10 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 9. Zespół napędowy, ppkt. 9.5. Baterie (magazyn energii), ppkt. 10.

Producent implementował do konstrukcji autobusu elektrycznego szereg rozwiązań mających na celu zagwarantowanie optymalnych warunków pracy agregatów (ciągłe monitorowanie temperatur ich pracy) oraz zachowanie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Silniki trakcyjne, umieszczone w osi napędowej, chłodzone są cieczą w sposób ciągły. Dodatkowo zastosowano system monitoringu i detekcji nadmiernego grzania się poszczególnych ogniw. Nadmiernie grzanie się pojedynczego ogniwa, powoduje odłączenie całego paku baterii, gdy tylko wystąpi takie zagrożenie.

Układ gaszenia w naszych autobusach obejmuje agregat (urządzenie) grzewczy, który jest zasilany paliwem ciekłym (olej napędowy).

Na rynku pojazdów elektrycznych, w tym także autobusów nie są montowane przez producentów autobusów systemy gaszenia ponieważ takie systemy na dzień dzisiejszy nie istnieją. Służby ratownicze w przypadkach wystąpienia pożaru akumulatorów jedynie pozwalają na kontrolowane wypalenie się do końca magazynów energii, gdyż nawet one nie dysponują odpowiednim sprzętem, aby je skutecznie ugasić.

W naszych autobusach zastosowano filozofię maksymalnego uniknięcia sytuacji, które mogły by prowadzić do pożaru, odcinając już na poziomie jedynie podwyższonej temperatury pracy pojedynczego ogniwa cały pak baterii z odpowiednim komunikatem na pulpicie kierowcy w celu kontroli serwisowej. Droga technicznego wykluczania możliwości pożaru według nas jest dużo bardziej zasadna i efektywna, niż oferowanie pozornych rozwiązań, które w praktyce niewiele przyniosą, a jedynie sprawiają wrażenie swojej skuteczności.

Prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie technicznego rozwiązania zapobiegania i ochrony przed pożarem zastosowanego w naszych autobusach, opisanego powyżej.

Odpowiedź 387.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 28.

Pytanie 388.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.2. Oś przednia oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.2. Oś przednia.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie osi przedniej z zawieszeniem niezależnym ze stabilizatorem, który ze względów bezpieczeństwa tj. stabilnego prowadzenia pojazdu w naszych autobusach jest zabudowywany seryjnie.

Odpowiedź 388.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 29.

Pytanie 389.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.3. Zawieszenie, ppkt. 2 oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.3. Zawieszenie, ppkt.2.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie przycisku podświetlanego permanentnie czerwona diodą z prawej strony kierowcy realizującego funkcję „przykłąku”.

Odpowiedź 389.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 30.

Pytanie 390.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.4. Układ kierowniczy, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.4. Układ kierowniczy, ppkt.1.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie układu kierowniczego z hydrauliczno-elektrycznym wspomaganiem.

Odpowiedź 390.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 31.

Pytanie 391.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.5. Koła i ogumienie, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 11. Układ jezdny, ppkt. 11.5. Koła i ogumienie, ppkt.1.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie aluminiowych obręczy kół.

Odpowiedź 391.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 32.

Pytanie 392.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 12. Układ chłodzenia, ppkt. 12.1. Układ chłodzenia, ppkt. 1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 12. Układ chłodzenia, ppkt. 12.1. Układ chłodzenia, ppkt.1.

Konstrukcja opasek tzw. śrub ślimakowych, przekroje przewodów, grubość i rodzaj materiału przewodu elastycznego stosowane w naszym koncernie, zapewniają trwałą szczelność połączenia, niezależnie od przedziału temperatur zewnętrznych i temperatur transportowanego medium, a kompensacja termiczna zapewniona jest przez dodatkowe sprężyny płaskie umieszczone na śrubach ślimakowych. Rozwiązanie takie jest powszechnie stosowane w naszych autobusach jako najbardziej skuteczne i trwałe, również w autobusach eksploatowanych już przez Zamawiającego.

Czy zamawiający dopuści zastosowanie na połączeniach elementów elastycznych, elastyczne opaski zaciskowe tzw. śruby ślimakowe wyposażone w sprężyny płaskie?

Odpowiedź 392.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 33.

Pytanie 393.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 16. Instalacja elektryczna, ppkt. 16.3. Akumulatory inst. 24V, ppkt. 3. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 16. Instalacja elektryczna, ppkt. 16.3. Akumulatory inst. 24V, ppkt.3.

Czy Zamawiający dopuści akumulatory odporne na silne wstrząsy w pracy cyklicznej o pojemności min. 220 Ah x 2, bez włókien szklanych?

Odpowiedź 393.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 34.

Pytanie 394.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 18. Oświetlenie, ppkt. 18.1. Oświetlenie zewnętrzne pojazdu, ppkt.1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 18. Oświetlenie, ppkt. 18.1. Oświetlenie zewnętrzne, ppkt.1.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie światła cofania i tylnych przeciwmgławych, w których zastosowane są trwałe i energooszczędne żarówki?

Zastosowanie technologii LED, szczególnie w przypadku świateł STOP i kierunkowskazów ma swoje uzasadnienie w poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Duże znaczenie ma tu szybkość przepływu informacji do innych uczestników ruchu o rozpoczęciu procesu hamowania czy zamiarze zmiany kierunku ruchu.

Czas upływający od włączenia do pojawienia się sygnału świetlnego jest w przypadku LED o kilkadziesiąt milisekund krótszy niż w przypadku żarówek. Ponieważ rola i charakter pracy świateł przeciwmgławych jest zupełnie inny, optymalnym jest nadal wykorzystanie żarówek.

Odpowiedź 394.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 35.

Pytanie 395.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 18. Oświetlenie, ppkt. 18.3. Oświetlenie strefy drzwi, ppkt. 2, ppkt.1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 18. Oświetlenie, ppkt. 18.3. Oświetlenie strefy drzwi, ppkt. 2.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie oświetlenie obszaru I, II, i III drzwi, które będzie realizowane poprzez oświetlenie wewnętrzne wzmocnione świecące na zewnątrz oraz dodatkowo podświetlenie LED zamontowane we wszystkich progach autobusów?

Powyższe rozwiązanie gwarantuje bardzo dobre oświetlenie okolicy drzwi oraz nie powoduje oślepiania pasażerów.

Odpowiedź 395.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 36.

Pytanie 396.

Dotyczy: Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, II. Wymagania szczegółowe, Pkt. 10. Kamery zewnętrzne, ppkt. 2.2.

Prosimy Zamawiającego o umieszczenie zewnętrznej kamery z prawej strony zabudowanej za przegubem skierowanej do tyłu umożliwiającej obserwację przestrzeni przy wsiadaniu i wysiadaniu pasażera. Rozwiązanie takie przeciwdziała brudzeniu się kamery i ograniczania jej widoczności.

Odpowiedź 396.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 397.

Dotyczy: Załącznik nr 1.1. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia Autobusy MAXI, III. Wymagania techniczne dot. wyposażenia elektronicznego systemu informacji pasażerskiej, monitoringu, łączności radiowej oraz systemów bezpieczeństwa, Pkt. 15. Systemy bezpieczeństwa, ppkt.1. oraz Załącznik nr 1.2. Opis Przedmiotu Zamówienia- Autobusy MEGA, III. Wymagania techniczne dot. wyposażenia elektronicznego systemu informacji pasażerskiej, monitoringu, łączności radiowej oraz systemów bezpieczeństwa, Pkt. 15. Systemy bezpieczeństwa, ppkt.1.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym autobus wyposażony będzie w radarowy system antykolizyjny, z aktywnymi czujnikami radarowymi martwego pola z prawej strony pojazdu, wywołujący alarm w postaci wibracji fotela kierowcy oraz optyczny (światlny: kolor żółty i czerwony), w przypadku zaistnienia ryzyka kolizji ?

Proponowane rozwiązanie zapewnia dostarczanie informacji nawet przy silnym nagłośnieniu wnętrza autobusu. System wykrywa pieszych, rowerzystów, motocyklistów, etc. jest aktywny podczas jazdy i ignoruje pasażerów wsiadających i wysiadających z pojazdu.

Odpowiedź 397.

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie, pod warunkiem zapewnienia możliwości wyłączenia wibracji fotela.

Pytanie 398.

Dotyczy: Specyfikacji warunków zamówienia, Rozdział X, ust 8. ppkt a) dla części I oraz ust 8. ppkt b) dla części II.

Czy Zamawiający zaakceptuje złożenie testu SORT-2 dla autobusu:

☐ tego samego typu jak autobus oferowany

- ☐ wyposażonego w baterie tego samego typu o maksymalnej przewidzianej przez producenta pojazdu pojemności dla danego typu autobusu zgodnego z autobusem oferowanym
- ☐ wyposażonego w silnik tego samego producenta jak w autobusie oferowanym
- ☐ wyposażonego na osi przedniej w opony o rozmiarze 315/60 zamiast jak w oferowanym autobusie 275/70
- ☐ dla którego wystawiona jest homologacja.

Odpowiedź 398.

Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytanie w treści odpowiedzi na pytanie nr 39.

Pytanie 399.

Dot. § 7 Wzoru Umowy (Załącznik 5.1. i 5.2) –

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na udzielenie przez Wykonawcę sublicencji zamiast licencji na korzystanie z dokumentacji i oprogramowania w zakresie określonym w § 7 Projektów umów. Wykonawca jako spółka zależna w strukturze koncernu odpowiada m.in. za dystrybucję, sprzedaż i aftersales oferowanych przez siebie autobusów i korzysta w tym zakresie z technologii, produktów i know-how koncernowego. Podobnie Wykonawca nie jest twórcą ani właścicielem praw autorskich majątkowych do oprogramowania i dokumentacji do systemów, w które wyposażany jest autobus zgodnie z SOPZ (systemy prekondukcjonowania, zliczania pasażerów, monitoringu itd.). Wykonawca jest w pełni uprawniony, właśnie na zasadzie licencji, do korzystania z tych technologii, produktów i know-how, a w szczególności dokumentacji i oprogramowania stanowiących utwory w rozumieniu prawa autorskiego, których udostępnienia wymaga Zamawiający zgodnie z SWZ i SOPZ, i jest uprawniona do udostępniania ich dalej w pełnym, przysługującym mu zakresie, bez żadnych ograniczeń. Udostępnienie to może nastąpić jednak jedynie w ramach przysługujących Wykonawcy praw, a więc w szczególności na zasadzie sublicencji, która będzie odpowiadać wymaganiom określonym w § 7 (licencja niewyłączna, nieograniczona czasowo i terytorialnie, niewypowiadalna przez 15 lat, udzielana w ramach ceny, udzielana z chwilą dostarczenia nośników dokumentacji lub oprogramowania, na tych samych polach eksploatacji).

Odpowiedź 399.

Zamawiający dokonuje zmiany w treści Załącznika 5.1. i 5.2. do SWZ.

Pytanie 400.

W załączniku 5.1 oraz 5.2 do SWZ, w paragrafie 2, punkt 5 podpunkt 4 Zamawiający zapisał:

„przeprowadzić, w terminach wskazanych przez Zamawiającego, szkolenia dla 82 osób wyznaczonych przez Zamawiającego, przy czym osoby te nie muszą być pracownikami Zamawiającego – zgodnie z zakresem i warunkami określonymi w SOPZ oraz Umowie.”

Wnosimy o zmianę zapisu poprzez dodanie zapisu „dla maksymalnie 82 osób”.

Z naszego doświadczenia wynika, że organizacja szkolenia dla tak dużej grupy osób może zostać

zaburzona przez nieprzewidziane zdarzenia. Stąd wnosimy o zmianę zapisu poprzez dodanie słowa „maksymalnie”. W przypadku nieobecności pracowników spowodowanej np. zwolnieniem chorobowym, pozwoli to na przeprowadzenie szkolenia. Pozostawienie zapisu w obecnej formie może spowodować brak możliwości przeprowadzenia szkolenia spowodowanego brakiem wymaganej ilości uczestników.

Odpowiedź 400.

Zamawiający wskazuje, że w żadnym miejscu dokumentacji nie wskazano, że jest to jedno szkolenie obejmujące wszystkie osoby jednocześnie. Terminy szkoleń zgodnie z § 5 Załącznika 5.1. i 5.2. zostaną ustalone przez strony zawartych umów.

Pytanie 401.

W załączniku 1.1 oraz 1.2 do SWZ, w rozdziale I, punkt 1.4 Zamawiający zapisał:

„1.4.3. 1 kompletu dokumentacji obsługowo – naprawczej oraz danych regulacyjnych, schematów układów pneumatycznych i elektrycznych, instrukcji napraw wszystkich układów i urządzeń niezbędnych do prawidłowej eksploatacji, opracowanych w języku polskim – w postaci elektronicznej online (dostęp do serwisu internetowego) oraz na DVD/CD lub pen-drive;

1.4.4. 1 katalogu części zamiennych dedykowanych dla dostarczonych autobusów w języku polskim – w postaci elektronicznej online (dostęp do serwisu internetowego) oraz na DVD/CD lub pendrive;

1.4.5. instrukcji obsługi autobusów dla kierowców w języku polskim – w wersji papierowej w liczbie równej liczbie dostarczonych autobusów oraz dodatkowo w postaci elektronicznej online (dostęp do serwisu internetowego) oraz na CD lub pen-drive;

1.4.6. 1 katalogu norm czasowych napraw w języku polskim w postaci elektronicznej online (dostęp do serwisu internetowego) oraz na DVD/CD lub pen-drive;

1.4.7. 1 wykazu materiałów eksploatacyjnych, jakie zastosowano w dostarczonych autobusach i należy je stosować (oleje, smary, płyny eksploatacyjne, filtry, bezpieczniki, żarówki itd.) z podaniem pojemności układów, ilości oraz oznakowania – w postaci elektronicznej online (dostęp do serwisu internetowego) oraz na DVD/CD lub pen-drive;”

Ad1. Wnosimy o dopuszczenie dostarczenia jedynie dostępu do serwisu internetowego w przypadku dokumentów które nie posiadają wersji umożliwiającej umieszczenie na nośniku

elektronicznym (dopuszczenie niedostarczenia wersji DVD/CD lub pendrive w przypadku dokumentów nieposiadających jednolitej wersji elektronicznej umożliwiającej umieszczenie na CD/DVD.)

W przypadku wielu dokumentów nie tworzy się wersji innych niż online z uwagi na konieczność ciągłej aktualizacji danych zawartych w tych dokumentach (np. katalog roboczegodzin, instrukcje naprawcze, instrukcje konserwacji). Stąd wnosimy o dopuszczenie dostarczenia wersji DVD/CD lub pendrive jedynie w przypadku dokumentów posiadających jednolitą wersję elektroniczną. Podtrzymanie przez Zamawiającego obecnego wymogu wymusi stworzenie jednorazowych dokumentów do umieszczenia na nośniku, które szybko się zdezaktualizują, staną się bezużyteczne, a spowodują wzrost ceny oferowanych autobusów o koszt stworzenia dokumentacji (kilka tysięcy złotych na pojazd).

Ad.2 Ponieważ Zamawiający nie określił czasu na jaki dokumentacja w formie online ma zostać udostępniona, wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli dostęp będzie możliwy przez 8 lat od momentu przekazania pojazdów.

Odpowiedź 401.

Zamawiający wyraża zgodę na rezygnację z nośników (DVD lub Flash) w odniesieniu do pkt. 1.4.3, 1.4.4., 1.4.6., 1.4.7 pod warunkiem zapewnienia dostępu do wymaganej dokumentacji w formie online przez okres min 15 lat od daty podpisania protokołu odbioru pojazdów dla min 10 jednoczesnych użytkowników.

Pytanie 402.

Wykonawca zwraca się zapytaniem o możliwość zmiany zapisów paragrafu 7 projektu umowy na dostawę autobusów MAXI oraz MEGA, poprzez usunięcie zobowiązania Wykonawcy do sublicencjonowania dokumentacji technicznej autobusu oraz jego komponentów, jak również składników oprogramowania dostarczanego wraz z autobusem oraz niezbędnym do jego eksploatacji narzędziami serwisowymi. Wykonawca postuluje również usunięcie zawartego w paragrafie 7 ust 7 projektu umowy oświadczenia o posiadaniu przez Wykonawcę wyłącznych praw do utworów które podlegać miałyby powyżej opisanej sublicencji.

„§ 7. DOKUMENTACJA

1. Zamawiający upoważniony jest do korzystania ze wszystkich elementów dokumentacji, w celu prowadzenia obsługi eksploatacyjnej, przeglądów, utrzymania, konserwacji, napraw, remontów, modernizacji i ulepszeń oraz zbycia powyższych pojazdów lub oddania tych pojazdów do korzystania, na podstawie jakiegokolwiek stosunku prawnego, uprawniającej do korzystania, w szczególności w następującym zakresie:

1) wykorzystanie dostarczonej dokumentacji do obsługi Pojazdów, ich przeglądów i usług utrzymania oraz napraw okresowych, po pisemnym

zobowiązaniu się przez inny podmiot wykonujący naprawy, że dokumentacja będzie wykorzystana wyłącznie do celów naprawczych;

2) wprowadzanie i utrwalanie dokumentacji w pamięci komputera lub innych nośnikach elektronicznych, zarówno stacjonarnych jak i mobilnych;

3) zwielokrotnienie dokumentacji w nieograniczonej liczbie egzemplarzy na wszelkich nośnikach;

4) wymiana nośników, na których utrwalono dokumentację oraz przenoszenie dokumentacji do pamięci komputerów i serwerów sieci komputerowych.

2. Powyższe prawo obejmuje także wszelkie zmiany i aktualizacje wprowadzone przez Wykonawcę w dokumentacji w okresie 15 lat od daty odbioru ostatniego Pojazdu.

3. Zamawiający może upoważnić użytkowników Pojazdów do korzystania z dokumentacji.

4. Ilekroć w SOPZ jest mowa o oprogramowaniu (w tym oprogramowaniu urządzeń wyposażenia Pojazdu) lub programie komputerowym uznaje się, że Wykonawca bądź upoważniony do tego podmiot trzeci posiadający prawo do oprogramowania (na zasadzie end user license agreement) udziela licencji dla tego oprogramowania lub programu komputerowego, w ramach wynagrodzenia wskazanego w § 8 ust. 1 Umowy niewyłącznej, nieograniczonej czasowo i terytorialnie licencji, nieograniczonej co do ilości obsługiwanych Pojazdów, z prawem udzielenia sublicencji w przypadku zlecenia osobie trzeciej wykonywania usług utrzymania, w tym obsługi eksploatacyjnej, przeglądów, utrzymania, konserwacji, napraw, remontów, modernizacji i ulepszeń oraz zbycia powyższych pojazdów lub oddania tych pojazdów do korzystania, na podstawie jakiegokolwiek stosunku prawnego, uprawniającej do korzystania z oprogramowania na następujących polach eksploatacji:

1) wykorzystanie dostarczonego oprogramowania/programu komputerowego do obsługi eksploatacyjnej, przeglądów i usług utrzymania oraz napraw, modernizacji i ulepszeń przez Zamawiającego lub wskazane przez niego podmioty trzecie;

2) utrwalanie oprogramowanie/programu komputerowego na nośnikach informatycznych;

3) wymiana nośników, na których utrwalono oprogramowanie/program komputerowy oraz przenoszenie oprogramowania do pamięci komputerów i serwerów sieci komputerowych.

6. Strony zgodnie uznają, że do powstania po stronie Zamawiającego uprawnienia o którym mowa w ust. 1 powyżej, lub powstania stosunku licencji dochodzi każdorazowo z chwilą dostarczenia Zamawiającemu przez Wykonawcę na podstawie niniejszej umowy - dokumentacji lub oprogramowania. Z chwilą tą przechodzi też na Zamawiającego własność nośników, na których utrwalono dokumentację, oprogramowanie lub program komputerowy."

Wykonawca pragnie wskazać że spełnienie zobowiązań zawartych w projektowanych zapisach jest niemożliwe do spełnienia w praktyce. Zarówno dokumentacja techniczna jak

i oprogramowania składające się na elementy [przedmiotu zamówienia, pochodzą od różnych dostawców i prawa do ich eksploatacji w zakresie normatywnego użytkowania (na zasadzie user) Zamawiający uzyskuje wraz z nabyciem prawa własności autobusów i w ocenie Wykonawcy nie jest konieczne udzielanie w tym zakresie jakichkolwiek dodatkowych licencji. Dla niektórych z kolei komponentów oprogramowania (jak choćby system operacyjny) licencja udzielana jest bezpośrednio przez dostawcę oprogramowania (na zasadzie end user license agreement), są to powszechnie stosowane mechanizmy występujące na rynku, również w zakresie dotyczącym dostaw autobusów miejskich wraz z wyposażeniem serwisowym. Zamawiający przy pierwotnie skonstruowanym kryterium terminu dostawy, wyklucza z postępowania przetargowego dostawców, którzy nie są w stanie w powyższym zakresie spełnić wymagań Zamawiającego, co może spowodować ograniczenie liczby złożonych w postępowaniu ofert oraz ich konkurencyjność cenową.

Odpowiedź 402.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 403.

W paragrafie 9 załącznika numer 5.1 oraz 5.2 do SWZ Zamawiający zapisał:

„2) za zwłokę w dostarczeniu Pojazdu w stosunku do terminów określonych w harmonogramie

dostaw (§4 ust. 3 Umowy) oraz terminu określonego w § 4 ust 1 Umowy, - w wysokości 5.000

zł (pięć tysięcy złotych) za każdy dzień zwłoki za każdy Pojazd;”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający naliczy karę jedynie w przypadku przekroczenia obu

w/w terminów jednocześnie.

Odpowiedź 403.

Zamawiający dokonał modyfikacji Załącznika 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 404.

W paragrafie 17 załącznika numer 5.1 oraz 5.2 do SWZ Zamawiający zapisał:

„10 Jeżeli w wykonaniu swoich obowiązków Wykonawca dostarczy Zamawiającemu zamiast rzeczy wadliwej rzecz wolną od wad albo dokonał istotnych napraw rzeczy objętej gwarancją, termin gwarancji biegnie na nowo od chwili dostarczenia rzeczy wolnej od wad lub zwrócenia rzeczy naprawionej. Jeżeli Wykonawca wymienił część rzeczy, przepis powyższy stosuje się odpowiednio do części wymienionej.

...

12 W przypadku wystąpienia wady tego samego podzespołu lub elementu w przeciągu 1 roku od dokonanej naprawy lub wymiany, gwarancja na ten podzespół lub element biegnie na nowo od daty ponownego usunięcia wady przez Wykonawcę”

Wnosimy o wyłączenie z tego zapisu magazynu energii elektrycznej oraz silnika/silników trakcyjnych, wał, osi napędzanej, układu ładowania, układ zasilania, balansera potencjałów, sterowników układów wysokiego napięcia. Podtrzymanie zapisów w obecnym kształcie wymusza na Wykonawcach przyjęcie znacznych rezerw, wartością przekraczających nawet 250 000 EUR na pojazd. Wynika to z faktu, że obecny zapis efektywnie wydłuża gwarancję na podzespoły układu napędowego oraz baterii trakcyjnych w nieskończoność/na cały okres eksploatacji pojazdu. Zgodnie z wymaganiami Zamawiającego podstawowy okres gwarancji baterii trakcyjnych wynosi 120 miesięcy, a układu napędowego 300 000km (co przekłada się na przeciętnie 5 lat eksploatacji). Należy przyjąć, że w tak długim okresie każdy z elementów ulegnie choćby najmniejszej awarii, która efektywnie spowoduje, że okres gwarancji zacznie swój bieg na nowo. Szczególnie, że wskazane wyżej elementy często, nawet w obliczu drobnej usterki, podlegają całościowej wymianie, a nie naprawie. Stąd wnosimy o wyłączenie z w/w zapisu magazynu energii elektrycznej oraz silnika/silników trakcyjnych, wał, osi napędzanej, układu ładowania, układ zasilania, balansera potencjałów, sterowników układów wysokiego napięcia.

Odpowiedź 404.

Zamawiający dokonał zmiany treści postanowień Załącznika 5.1. i 5.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 405.

W paragrafie 5 wzoru umowy serwisowej w punkcie 2 Zamawiający określił stawkę za godzinę pracy, która będzie używana w ramach rozliczeń między Zamawiającym a Wykonawcą na 250 złotych netto.

Wnosimy o zmniejszenie stawki do 150 złotych netto.

Wskazana przez Zamawiającego kwota jest niespotykana i bezzasadnie wysoka, stąd wnosimy o zmniejszenie jej do wartości rynkowych.

Odpowiedź 405.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji postępowania.

Pytanie 406.

W załącznikach 1.1 oraz 1.2 w rozdziale III, punkt 11 Zamawiający zapisał:

„Radiotelefon TETRA ze zdejmowanym panelem czołowym, pracujący w paśmie 410-430 MHz oraz wbudowanym odbiornikiem GPS.” Wnosimy o dopuszczenie radiotelefonu ze stałym (niezdejmowalnym) panelem czołowym.

Uzasadnienie: Jest to powszechnie stosowane rozwiązanie w autobusach miejskich.

Odpowiedź 406.

Zamawiający dopuszcza montaż radiotelefonu TETRA ze stałym panelem czołowym. Montaż jednostki w przystosowanej kieszeni DIN za pomocą fabrycznego zestawu montażowego.

Pytanie 407.

W załącznikach 1.1 oraz 1.2 w rozdziale V, punkt 15 Zamawiający zapisał:

„Asystent Martwego Pola - funkcjonalność musi polegać na ostrzeganiu kierowcy o obecności przeszkody w martwym polu. Informacja i ostrzeżenia muszą być wyświetlane w sposób wizualny z informacją dźwiękową. Dopuszcza się sygnalizację za pomocą świecącej ikony w lusterkach bocznych lub wyświetlaczu w desce rozdzielczej pojazdu. System musi monitorować obie strony pojazdu. System musi działać w oparciu o radary umieszczone po bokach pojazdu, nie widoczne z zewnątrz. Zakres pomiarowy musi obejmować strefę min od 0.6 m do min 3 m od boku pojazdu i min od 12 m wzdłuż pojazdu.”

Wnosimy o dopuszczenie Asystent Martwego Pola zintegrowanego w ramach systemu monitorowania odległości do pojazdu poprzedzającego. Oferowany system pracuje w oparciu o kamerę obserwującą cały bok pojazdu włącznie z martwą strefą.

Uzasadnienie: Proponowany system dostarczany jest przez renomowanego producenta i został zastosowany przez wielu producentów autobusów i operatorów na całym świecie. Pozwala na

wykrywanie rowerzystów, pieszych oraz motocyklistów znajdujących z boku pojazdu i ostrzega kierowcę o potencjalnej kolizji – nawet jeśli obiekt znajduje się poza „martwą strefą”, zapewniając najwyższy stopień bezpieczeństwa. Ponadto, wykrywanie przy użyciu kamery oraz algorytmów rozpoznających pieszych, rowerzystów lub motocyklistów, eliminuje problem fałszywych alarmów generowanych przez czujnik radarowy lub ultradźwiękowy. Wynika to z faktu, że alarm wyzwalany jest jedynie w przypadku rozpoznania przez kamerę postaci (pieszy, rowerzysta, motocyklista), podczas kiedy czujnik radarowy lub ultradźwiękowy wzbudzany jest przez dowolny obiekt w polu działania wiązki. W infrastrukturze miejskiej, pełnej znaków, barier, drzew, latarni i innych obiektów znajdujących się w obszarze drogi wywoływanie alarmu czujnika radarowego lub ultradźwiękowego jest niezwykle częste i prowadzi do deprecjacji postrzegania alarmu przez kierującego. Oferowany przez nas system reaguje tylko i wyłącznie na pieszych lub rowerzystów/motocyklistów, a więc w przypadku realnego zagrożenia kolizją, wykazując tym samym niezwykle wysoką skuteczność zapobiegania wypadkom.

Odpowiedź 407.

Zamawiający dokonał modyfikacji treści Załącznika 1.1. i 1.2. do SWZ. Modyfikacja znajduje się w załączniku do pisma.

Pytanie 408.

W załącznikach 1.1 oraz 1.2 w rozdziale IV, punkt 5 Zamawiający zapisał:

„podgląd parametrów eksploatacyjnych online:

5.2.1. nr służbowy prowadzącego pojazd,

5.2.2. aktualną prędkość,

...

5.2.4. temperaturę akumulatorów trakcyjnych,

...

5.4.7. użycie hamulca postojowego,

5.4.8. czujnika dymu papierosowego,

5.4.9. prędkości pojazdu, „

Wnosimy o:

1. Dopuszczenie zastąpienia „numer służbowego prowadzącego pojazd” numerem taborowym pojazdu.
2. Dopuszczenie wyświetlania „aktualnej prędkości” w interwale odświeżania 1 - 5min.
3. Dopuszczenie zastąpienia informacji o temperaturze akumulatorów ostrzeżeniem o przekroczeniu wartości granicznych temperatury (temperatura za niska/ za wysoka).
4. Wnosimy o dopuszczenie sytemu nie informującego o użyciu hamulca postojowego, aktywacji czujnika dymu papierosowego oraz bieżącej prędkości pojazdu Uzasadnienie: Zaoferowanie systemu spełniającego wszystkie wymagania opisane przez Zamawiającego, wymagałoby stworzenia wraz z zaprojektowaniem całkowicie nowego oprogramowania, integrującego dane pochodzące z autokomputera oraz szyny CAN pojazdu. Dostawcy systemów informacji pasażerskiej nie mają w swojej ofercie oprogramowania spełniającego wymogi Zamawiającego, dlatego też spełnienie obecnych wymagań Zamawiającego wygeneruje ogromne koszty związane z wdrożeniem takiego rozwiązania oraz bardzo wysokie opłaty abonamentowe za cały okres eksploatacji. Stąd prosimy o dopuszczenie istniejącego systemu zarządzania realizującego większość funkcji wymaganych przez Zamawiającego.

Odpowiedź 408.

Ad1. Zamawiający odstępuje od wymogu integracji systemu zarządzania ze sterownikiem informacji pasażerskiej pod kątem pobierania numeru służbowego prowadzącego pojazd.

Ad2. Zamawiający wymaga odświeżania danych w systemie w maksymalnym interwale 1 minuty.

Ad3.Zamawiający dopuści rozwiązanie prezentacji temperatury akumulatorów trakcyjnych w systemie zarządzania polegające na wyświetleniu statusu tj. za niska , prawidłowa, za wysoka.

Ad4. Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 409.

W załącznikach 1.1 oraz 1.2 w rozdziale IV, punkt 6-11 Zamawiający zapisał:

„7. Identyfikacja prowadzącego pojazd musi pochodzić ze sterownika tablic i kasowników.

8. System zarządzania flotą musi umożliwiać komunikację z zewnętrznymi systemami informatycznymi przez wtyczki API. Musi istnieć możliwość odpytywania systemu o dane bieżące oraz dane archiwalne.

...

10. Wtyczki API muszą umożliwiać zdalne wywołanie procedury prekondukcjonowania.

11. Wtyczki API muszą umożliwiać pobieranie informacji o wszystkich parametrach diagnostycznych, zdarzeniach, komunikatach rejestrowanych w systemie zarządzania bez ograniczeń ilościowych i czasowych. „

Wnosimy o rezygnację z w/w wymogów.

Uzasadnienie: Zaoferowanie systemu spełniającego wszystkie wymagania opisane przez Zamawiającego, wymagałoby stworzenia wraz z zaprojektowaniem całkowicie nowego oprogramowania lub dostosowania oprogramowania od dostawców Systemów Informacji Pasażerskiej. Istniejące systemy, które mogą zostać zaoferowane Zamawiającemu, nie oferują możliwości skorzystania z wtyczki API. Stąd mając na uwadze niebotycznie duże koszty stworzenia oprogramowania opisane w pytaniu 4, wnosimy o rezygnację z powyższych wymogów.

Odpowiedź 409.

Ad.1 Zamawiający rezygnuje z funkcjonalności opisanej w załącznikach 1.1 oraz 1.2 w rozdziale IV punkt 7.

Ad.2 Zamawiający nie wyraża zgody na rezygnację zapisów zawartych w załącznikach 1.1 oraz 1.2 w rozdziale IV punkt 8. System zarządzania musi umożliwiać komunikację poprzez API

Ad.3 Zamawiający rezygnuje z wywoływania procedury prekondukcjonowania poprzez API pod warunkiem że oferowane pojazdy będzie można poddać tej procedurze za pomocą ładowarki poprzez protokół VDV261.

Ad. 4 Zamawiający nie wyraża zgody na rezygnację zapisów zawartych w załącznikach 1.1 oraz 1.2 w rozdziale IV punkt 11.

Pytanie 410.

W załącznikach 1.1 oraz 1.2 w rozdziale V Zamawiający zapisał:

“...“

Temperatura przechowywania od -30 do +60 stopni

...”

Wnosimy o wykreślenie powyższego zapisu.

Uzasadnienie: Na rynku nie ma urządzeń spełniających w/w parametr. Każdy defibrylator AED

posiada baterię oraz elektrody nawilżane specjalnym płynem. Z tego powodu nie istnieją defibrylatory przystosowane do tak skrajnych temperatur.

Odpowiedź 410.

Zamawiający wymaga by temperatura przechowywania wynosiła -30 do 60 stopni Celsjusza. Zamawiający zwraca uwagę że środowiskiem przechowywania urządzenia jest autobus, który podczas eksploatacji powinien utrzymywać temperaturę wnętrza w zakresie 15-35 stopni.

Pytanie 411.

Dotyczy p. 3.4. 2 Wnosimy o dopuszczenie wyświetlania części z wymaganych parametrów i funkcji na dodatkowym wyświetlaczu umieszczonym na desce rozdzielczej (lub jej bezpośrednim sąsiedztwie) oraz w postaci wskaźników analogowych umieszczonych w desce rozdzielczej. Uzasadnienie Z punktu widzenia ergonomii pracy kierowcy proponowane rozwiązanie jest równoważne do wymaganego.

Odpowiedź 411.

Zamawiający podtrzymuje postanowienia zawarte w dokumentacji prowadzonego postępowania.

Pytanie 412.

Dotyczy p. 9.5. pp. 10 Wnosimy o zastąpienie określenia „automatyczną linię samogaszącą” w przypadku przedziału akumulatorów trakcyjnych określeniem „automatyczną linię/system spowalniającą rozprzestrzenianie się pożaru akumulatorów oraz chroniący akumulatory przed pożarem zewnętrznym” Uzasadnienie Nie istnieje na rynku system montowany na pojazdach, który zapewni skuteczne ugaszenie pożaru akumulatorów trakcyjnych w przypadku wystąpienia tzw. ucieczki termicznej.

Odpowiedź 412.

Zamawiający dokonał zmiany Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ.

W przypadku gdy Zamawiający udzielił odpowiedzi o treści: „Zamawiający dokonał zmiany ...” lub „Zamawiający dopuścił rozwiązanie”, każdorazowo należy zapoznać się z treścią opublikowanej dokumentacji postępowania zawierającej zmiany, aby zapoznać się z nowym brzmieniem postanowień oraz zakresem dopuszczeń.

Zamawiający wraz z treścią odpowiedzi za zadane przez Wykonawców pytania publikuje następujące dokumenty, których treść uległa zmianie:

- 1. Specyfikację Warunków Zamówienia;**
- 2. Załącznika nr 1.1. i 1.2. do SWZ;**
- 3. Załącznik nr 5.1. i 5.2 do SWZ;**
- 4. Załącznik nr 2 do SWZ.**