

Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o.

ul. Tartaczna 2, 84-200 Wejherowo

NIP 588-19-99-910

Sąd Rejonowy Gdańsk KRS 0000073144

☎ 058-572-29-30 fax 058-572-29-31 e-mail: mzk.wejherowo@mzkwejherowo.pl

http: www.mzkwejherowo.pl

Wejherowo, dnia 04.08.2022r.

**Do Wykonawców ubiegających się
o udzielenie zamówienia**

Wyjaśnienie

Znak sprawy: MZK/01/07/2022

W związku z zapytaniem jednego z oferentów, które wpłynęło do firmy, dotyczącym postępowania w trybie przetargu nieograniczonego o udzielenie zamówienia publicznego pn.: Dostawę jednego elektrycznego, niskopodłogowego, jednoczłonowego, przeznaczony do wykonywania przewozów w publicznej komunikacji miejskiej na rzecz Miejskiego Zakładu Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. w Wejherowie.

I. WYJAŚNIENIA TREŚCI SWZ

Działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021r. poz. 1129 z późn. Zm), Zamawiający przekazuje poniżej treść zapytań, które wpłynęły do Zamawiającego wraz z wyjaśnieniami::

PYTANIE 1

W Zał. 6 do SWZ, paragraf 5, ustęp 2 Zamawiający napisał:

Z gwarancji są wyłączone materiały eksploatacyjne, bezpieczniki, żarówki, paski klinowe, klocki hamulcowe, okładziny klocków hamulcowych, świetlówki, diody świetlne, normalnie zużywające się tarcze hamulcowe, amortyzatory (poza wadami fabrycznymi).

1. Czy zamawiający zgodzi się na rozszerzenie powyższej listy o pozostałe materiały eksploatacyjne oraz części ulegające zużyciu takie jak:
 - szkło przy uszkodzeniach mechanicznych
 - pióra wycieraczek
 - akumulatory (poza wadami fabrycznymi)
 - wkłady filtrów
 - oleje smary i płyny eksploatacyjne
 - wibroizolatory zespołu chłodnic

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 1

Zamawiający wyraża zgodę na rozszerzenie zapisu w Załączniku. 6 do SWZ, paragraf 5, ustęp 2 o pozostałe proponowane materiały eksploatacyjne oraz części ulegające zużyciu.

PYTANIE 2

W Zał. 6, paragraf 7, ustęp 1 Zamawiający napisał:

Wykonawca usunie awarię w ciągu 5 dni roboczych od momentu przekazania informacji email-em z wyłączeniem napraw powypadkowych i skomplikowanych technologicznie poważnych napraw, które wymagają uzgodnienia długości ich trwania.

1. Prosimy o potwierdzenie, że powyższy zapis dotyczy napraw w okresie gwarancyjnym, oraz tych, na które Zamawiający nie otrzymał autoryzacji.
2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza możliwość zgłaszania napraw poprzez inny udostępniony Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 2 pkt.1

Zamawiający potwierdza, że powyższy zapis dotyczy napraw w okresie gwarancyjnym, oraz tych, na które Zamawiający nie otrzymał autoryzacji.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 2 pkt.2

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza możliwość zgłaszania napraw poprzez inny udostępniony Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu.

PYTANIE 3

W Zał. 6, paragraf 7, ustęp 3 Zamawiający napisał:

Zamawiający wykonywać będzie w okresie gwarancyjnym (po podpisaniu Umowy Serwisowej) prace naprawcze na koszt Wykonawcy, jeżeli zachodzą przesłanki do świadczenia gwarancji producenta w drodze Porozumienia Stron oraz akceptacji wszystkich kosztów przez Wykonawcę.

Prosimy o potwierdzenie, że zapis ten dotyczy napraw gwarancyjnych, na które Zamawiający uzyskał autoryzację Wykonawcy.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 3

Zamawiający potwierdza, że ten zapis dotyczy napraw gwarancyjnych, na które Zamawiający uzyskał autoryzację Wykonawcy.

PYTANIE 4

W Zał. 6, paragraf 8, ustęp 1 Zamawiający napisał:

Za zwłokę w usunięciu awarii w wysokości 200 zł. za każdy dzień zwłoki (dni robocze i ustawowo wolne). Kara będzie naliczana w przypadku usterki wyłączonej pojazd z eksploatacji.

1. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone za każdy dzień wyłączenia pojazdów z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 4

Zamawiający potwierdza, powyższy zapis.

PYTANIE 5

W Zał. 6, paragraf 6, ustęp 6 Zamawiający napisał:

Wykonawca zapewnia serwis gwarancyjny, pogwarancyjny i dostawy części zamiennych, zespołów i podzespołów przez okres co najmniej 15 lat od dnia dostawy autobusu.

oraz

W SWZ rozdział III, punkt 14 e Zamawiający napisał

Okres gwarancji na dostępność części zamiennych (tj. możliwości zakupu wszystkich części zamiennych (konstrukcji, poszycia, podzespołów, urządzeń, itp.)) wynosi: nie mniej niż 15 lat od zakończenia produkcji oferowanego modelu autobusu.

Prosimy o ujednolicenie zapisu i potwierdzenie 15 lat od dnia dostawy autobusów jako czas wymagany na dostępność części zamiennych.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 5

Zamawiający potwierdza, że powyższy zapis dotyczy 15 lat od dnia dostawy autobusów jako czas wymagany na dostępność części zamiennych.

PYTANIE 6

Czy Zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji napraw uszkodzeń powstałych 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
- przepięcia sieci zasilającej lub usterki infrastruktury ładowania?

Wykonawca nie jest w stanie przewidzieć i skalkulować kosztów napraw wynikających z takich powyższych uszkodzeń.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 6

Zamawiający wyraża zgodę na wyłączenie z gwarancji napraw uszkodzeń powstałych na skutek ww zapisu.

PYTANIE 7

W SWZ punkt 32.2 oraz 32.3 Zamawiający napisał:

32.2. Dostarczy, lub uzupełni stan posiadania Zamawiającego dedykowane do oferowanego modelu autobusu elektrycznego narzędzia serwisowe niezbędne do prawidłowej eksploatacji pojazdów. W ramach udzielonej ograniczonej autoryzacji Wykonawca na swój koszt dostarczy narzędzia specjalne, przyrządy kontrolno-pomiarowe i programy niezbędne do wykonywania prac obsługowo-naprawczych w dostarczonych autobusach. Dostawa najpóźniej wraz z dostawą pierwszej partii autobusów (Wykonawca poda w ofercie wykaz narzędzi, przyrządów i programów) wymagane m.in.:

32.2.1. Komputer diagnostyczny (1 szt., obudowa wzmocniona, odporna na upadki, min 15" TFT):Przystosowany do diagnozowania silnika i układów sterowania oferowanych autobusów – oprogramowanie w języku polskim

32.2.2. Przyrządy do kontroli i diagnostyki układów hamulcowych pojazdu wraz z licencjonowanym oprogramowaniem zainstalowanym w dostarczonych komputerach, właściwym dla oferowanego autobusu, w języku polskim.

32.2.3. Przyrządy do diagnostyki układów automatycznego poziomowania pojazdu ECAS, sterowania drzwiami oraz układu pneumatycznego pojazdu wraz z licencjonowanym oprogramowaniem zainstalowanym w dostarczonych komputerach, właściwym dla oferowanego autobusu, w języku polskim.

32.2.4. Przyrządy do diagnostyki układu elektrycznego wraz z licencjonowanym oprogramowaniem zainstalowanym w dostarczonych komputerach, właściwym dla oferowanego autobusu, w języku polskim.

32.2.5. Przyrządy do diagnostyki układów ogrzewania wraz z licencjonowanym oprogramowaniem zainstalowanym w dostarczonych komputerach, właściwym dla oferowanego autobusu, w języku polskim.

32.2.6. Przyrządy do diagnostyki klimatyzacji wraz z licencjonowanym oprogramowaniem zainstalowanym w dostarczonych komputerach, właściwym dla oferowanego autobusu, w języku polskim.

32.2.7. Wszelkie adaptory, przyłącza, złącza diagnostyczne potrzebne do zastosowania w/w urządzeń w diagnostyce i kontroli podzespołów oferowanego autobusu.

32.3. Wykonawca dostarczy dodatkowo lub uzupełni stan posiadania Zamawiającego niewymienione w SWZ wyposażenie, a niezbędne do uzyskania i zachowania ograniczonej autoryzacji w Miejskim Zakładzie Komunikacji Wejherowo Sp. z o.o. dla oferowanego typu autobusu. Dostarczone wyposażenie ma gwarantować prawidłową bieżącą obsługę i eksploatację zakupionego autobusu oraz zapewnić zachowanie udzielonej gwarancji.

1. Prosimy o potwierdzenie, że zapisy nie dotyczą narzędzi ogólnodostępnych.
2. Prosimy o potwierdzenie, że jeżeli Zamawiający posiada już narzędzia specjalne oraz specjalistyczne oprogramowanie, z których można korzystać przy obsłudze oferowanych autobusów Wykonawca może doposażyć Zamawiającego tylko w narzędzia specjalne oraz specjalistyczne oprogramowanie, których Zamawiający nie posiada.
3. Zamawiający wymaga dostarczenia systemów diagnostycznych do wielu różnych układów i podzespołów. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli Wykonawca dostarczy jedno urządzenie obsługujące wszystkie układy i podzespoły.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 7 pkt 1

Zamawiający potwierdza, że zapisy nie dotyczą narzędzi ogólnodostępnych.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 7 pkt 2

Zamawiający potwierdza, że Wykonawca może doposażyć Zamawiającego tylko w narzędzia specjalne oraz specjalistyczne oprogramowanie, których Zamawiający nie posiada.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 7 pkt 3

Zamawiający potwierdza, że uzna warunek za spełniony jeśli Wykonawca dostarczy jedno urządzenie obsługujące wszystkie układy i podzespoły.

PYTANIE 8

W Zał. 6, paragraf 5 Gwarancje, ustęp 1 Zamawiający napisał:

[...] na magazyny energii elektrycznej (baterie trakcyjne, lub inne urządzenia służące do magazynowania energii elektrycznej) z zastrzeżeniem, że baterie trakcyjne muszą zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji pojemności energetycznej na poziomie 80% wartości nominalnej (początkowej). W przypadku nie zachowania wymaganego minimum poziomu pojemności energetycznej, Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich wymiany na nowe.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku spadku pojemności energii elektrycznej poniżej 80 % w bateriach trakcyjnych i wymianie ich na nowe gwarancja będzie kończyć się wraz z upływem terminu gwarancji udzielonej w ofercie.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 8

Zamawiający potwierdza, że w przypadku spadku pojemności energii elektrycznej poniżej 80 % w bateriach trakcyjnych i wymianie ich na nowe gwarancja będzie kończyć się wraz z upływem terminu gwarancji udzielonej w ofercie.

PYTANIE 9

W Zał. 6 paragraf 6, ustęp 9 Zamawiający napisał:

W przypadku ujawnienia w okresie gwarancji wadliwej części Zamawiający złoży email-em zapotrzebowanie na części bez wad określając nazwę części i numer katalogowy.

Prosimy o potwierdzenie, że zamówienia na części będą składane w pierwszej kolejności poprzez inny udostępniony Zamawiającemu system zamówień dostępny za pośrednictwem Internetu.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 9

Zamawiający potwierdzenie, że zamówienia na części będą składane w pierwszej kolejności poprzez inny udostępniony Zamawiającemu system zamówień dostępny za pośrednictwem Internetu.

PYTANIE 10

W Zał. 6 paragraf 10, ustęp 7 Zamawiający napisał:

Pod pojęciem „dni robocze” rozumie się dni od poniedziałku do soboty z wyłączeniem świąt i dni ustawowo wolnych od pracy.

Powszechnie za dni robocze uznaje się dni od poniedziałku do piątku, dlatego prosimy o odpowiednią zmianę zapisu.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 10

Zamawiający w Załączniku nr 6 do SWZ w paragrafie 10 ust.7 Projekcie umowy dokonuje zmiany zapisu:

było:

Pod pojęciem „dni robocze” rozumie się dni od poniedziałku do soboty z wyłączeniem świąt i dni ustawowo wolnych od pracy.

a jest:

Pod pojęciem „dni robocze” rozumie się dni od poniedziałku do piątku z wyłączeniem świąt i dni ustawowo wolnych od pracy.”

PYTANIE 11

Zamawiający wielokrotnie w SWZ i załącznikach (nr 1 i nr 3 do SWZ) napisał o rozwiązaniach zalecanych m.in.:

Zaleca się pokrycie uchwytów materiałem pasywnej ochrony sanitarnej (związki miedzi).

Zaleca się pokrycie poręczy materiałem pasywnej ochrony sanitarnej (związki miedzi).

Zaleca się pokryć poręcze pasażerskie powłoką antybakteryjną (związkami miedzi).

Pochylnia działa jedynie w przypadku, gdy autobus jest nieruchomy. Minimalne parametry pochylni:

*Szerokość min. 80 cm. **Zalecane** min. 90 cm*

Nachylenie pochylni wysuniętej lub rozłożonej na krawężniku o wysokości 150 mm nie może przekraczać 12% (zalecane maks. 8% nachylenia).

Zaleca się stosowanie zamocowań osoby poruszającej się na wózku w autobusie przy pomocy standardowych pasów bezpieczeństwa.

Zaleca się by prześwit między poręczą lub uchwytem a przylegającymi częściami nadwozia lub ścian pojazdu nie może być mniejszy niż 4 cm.

lub opcjonalnie występujących.

Tryb jazdy awaryjnej umożliwiający awaryjny zjazd do zajezdni, (jeśli występuje).

Przewody układu: w strefie gorącej, (jeżeli występuje) wykonane ze stali nierdzewnej, w pozostałych strefach z tworzywa o dużej wytrzymałości.

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

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniach zalecanych lub opcjonalnie występujących, Zamawiający ma na myśli rozwiązania mile widziane a nie wymagane.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 11

Zamawiający ma na myśli rozwiązania požądane.

PYTANIE 12

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ) napisał:

Szkielet autobusu musi być przystosowany do montażu pantografu na dachu. Zarówno konstrukcja nośna jak i poszycie dachu musi umożliwić (w przyszłości) montaż bez konieczności ponoszenia dodatkowych kosztów związanych przygotowaniem autobusu pod montaż pantografu wraz z potrzebną instalacją elektryczną.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga przystosowania szkieletu autobusu do montażu na dachu następującego pantografu:

Ładowanie prowadzone zgodnie z normami IEC 61851-1 lub równoważne, IEC 61851-23 lub równoważne, EC61851-24 lub równoważne.

Zakres napięcia wyjściowego ładowarek pantografowych 400 – 800V DC.

Urządzenie szybkiego ładowania - pantograf (podnoszona głowica stykowa) umieszczone byłoby w późniejszym czasie na dachu autobusu nad przednią osią.

Złącze pantografowe, będzie musiało być ogólnodostępne dla producentów ładowarek autobusów elektrycznych na zasadach analogicznych do występujących na rynku głównych podzespołów do autobusów takich jak: silnik, skrzynie przekładniowe, układy zawieszenia, układ pneumatyczny, itp. .

Z systemem podgrzewania styków i przewodnicy głowicy złącza pantografowego.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 12

Zamawiający wymaga przystosowania szkieletu autobusu do montażu na dachu pantografu zapewniającego ładowanie prowadzone zgodnie z obowiązującymi na dzień dostawy normami.

PYTANIE 13

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ napisał:

Do ogrzewania pojazdu wymagane wykorzystanie klimatyzatora z pompą ciepła.

UWAGA: KRYTERIUM PUNKTOWANE

25. KLIMATYZACJA DWUSTREFOWA

25.1 Autobus musi posiadać skuteczną klimatyzację całego wnętrza sterowaną z miejsca kierowcy o wydajności chłodzenia minimum 20 kW.

25.1.1. Zamawiający dopuszcza następujące rozwiązania techniczne klimatyzatora:

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

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

Oraz w załączniku nr 3 do SWZ Zamawiający napisał:

Do ogrzewania pojazdu wymagane wykorzystanie klimatyzatora z pompą ciepła.

Autobus musi posiadać skuteczną klimatyzację całego wnętrza sterowaną z miejsca kierowcy o wydajności chłodzenia minimum 20 kW

Zamawiający dopuszcza następujące rozwiązania techniczne klimatyzatora:

- klimatyzator z pompą ciepła i czynnikiem chłodniczym CO₂, włączony w układ ogrzewania całego autobusu,*
- klimatyzator z pompą ciepła i innym czynnikiem chłodniczym, niż CO₂, włączony w układ ogrzewania całego autobusu*

W kryterium oceny ofert ogrzewanie i klimatyzacja Zamawiający przyznaje punkty:

Klimatyzacja z pompą ciepła – 2

Klimatyzacja bez pompy ciepła – 0

Prosimy o potwierdzenie, że nie jest wymagana klimatyzacja z pompą ciepła, i jest to tylko kryterium dodatkowo punktowane, tzn. Wykonawca może zaoferować klimatyzację bez pompy ciepła.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 13

Zamawiający potwierdza, że jest wymagana klimatyzacja z pompą ciepła, i jest to kryterium dodatkowo punktowane.

PYTANIE 14

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

12. ŁADOWANIE BATERII TRAKCYJNYCH AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH PLUG-IN

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

Biorąc pod uwagę przyszłe przygotowanie autobusu pod pantograf zgodnie z wymogami SWZ. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga wyposażenia pojazdów w ładowarki pokładowe.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 14

Zamawiający potwierdza, że nie wymaga wyposażenia pojazdów w ładowarki pokładowe.

PYTANIE 15

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

28.3.2 System powinien składać się z następujących elementów funkcjonalnych:

- a) Systemu detekcji (wykrywania pożaru) zbudowanego w oparciu o dwa niezależnie działające obwody:*
 - Obwód nr 1, który powinien wykrywać powstanie pożaru, co najmniej w następujących podzespołach: agregacie grzewczym, silniku napędu sprężarki powietrza;*
 - Obwód nr 2, który powinien wykrywać powstanie pożaru w komorach baterii trakcyjnych.*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pisząc o wykrywaniu pożaru w komorze baterii trakcyjnych ma na myśli komorę baterii umieszczoną wewnątrz pojazdu.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 15

Zamawiający potwierdza, że ma na myśli komorę baterii umieszczoną wewnątrz pojazdu.

PYTANIE 16

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

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

Przedmiotem zamówienia są autobusy elektryczne, które zgodnie z wymogami Zamawiającego mogą być wyposażone w silniki w osi napędowej asynchroniczne, jeden silnik centralny lub inne rozwiązanie.

Brak jest typowej komory silnika jak w pojazdach z napędem diesel, dlatego prosimy o potwierdzenie, że powyższe zapisy dotyczą komory tylnej, w której nie znajduje się silnik trakcyjny, a mogą znajdować się baterie trakcyjne.

W przypadku silników trakcyjnych zintegrowanych z osią pojazdu brak jest fizycznie możliwości do umieszczenia systemu detekcji i gaszenia pożaru „w komorze silnika”.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 16

Zamawiający potwierdza, że powyższe zapisy dotyczą komory tylnej. „w przestrzeni komory silnika”.

PYTANIE 17

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

7.4 Rampa do wjazdu (zjazdu) wózka w środkowych drzwiach (ręcznie podnoszona lub elektrycznie wysuwana). Rampa musi spełniać wymagania określone w załączniku nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ (Dz. U. UE L 255 z 29.9.2010 r., s.1). Nie dopuszcza się urządzeń przenośnych.

7.4.1. *Pochylnia działa jedynie w przypadku, gdy autobus jest nieruchomy. Minimalne parametry pochylni:*

- a) *Nośność rampy: minimum 300 kg.*
- b) *Szerokość min. 80 cm. **Zalecane** min. 90 cm*
- c) *Długość min. 120 cm*

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie rampy do wjazdu (inwalidy) o długości minimum 1000 mm. W przypadku rampy ręcznie podnoszonej jest to standardowy wymiar dla jednej z masowo produkowanych ramp renomowanych producentów. W przypadku rampy elektrycznie wysuwanej (która jest droższa od rampy ręcznej) minimalna długość to 1150 mm.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 17

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

PYTANIE 18

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

12.6 *Układ elektroniczny nadzorujący proces ładowania i zabezpieczający pojazd przed ingerencją kierowcy w czasie jego trwania. Układ zabezpieczający musi uwzględniać możliwe błędy użytkownika.*

Proszę o potwierdzenie, że Kierowca może przerwać proces ładowania, jeżeli będzie to konieczne np. w przypadku zagrożenia.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 18

Zamawiający potwierdza, że Kierowca może przerwać proces ładowania, jeżeli będzie to konieczne np. w przypadku zagrożenia.

PYTANIE 19

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

- 7.6.3 ***Stelaże foteli pasażerskich** muszą być zabezpieczone przed korozją (sól drogowa, woda). **Elementy stelaży mające kontakt z podłogą i butami pasażerów muszą być wykonane ze stali nierdzewnej**, natomiast elementy ze stali konstrukcyjnej zabezpieczone powłoką gwarantującą odporność na wycieranie szczotką (np. malowanie proszkowe o zwiększonej twardości powierzchniowej), w kolorze jasnym szarym metalicznym (imitującym stal nierdzewną). Śruby wykonane w technologii nierdzewnej*
- 7.6.4 ***Mocowanie foteli pasażerskich:** fotele dostępne z poziomu niskiej podłogi muszą być mocowane do ścian bocznych autobusu celem łatwego zmywania podłogi. **Śruby mocujące stelaże i fotele bezwzględnie wykonane w technologii nierdzewnej** (dopuszcza się stal konstrukcyjną malowaną proszkowo)*

1. Czy w związku z możliwością występowania podestu pod fotelami Zamawiający dopuści w takiej sytuacji mocowanie fotela do podestu a nie ściany bocznej.

2. Prosimy o dopisanie w załączniku nr 3 do SWZ, że dopuszcza się stal konstrukcyjną malowaną proszkowo.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 19 pkt 1

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 19 pkt 2

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie

PYTANIE 20

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

12.9 Autobus musi być wyposażony w automatyczny elektryczny/elektroniczny system rozłączania układu ładowania baterii trakcyjnych po osiągnięciu stanu pełnego naładowania, lub przekroczeniu parametrów ładowania. System umożliwiający w okresie jesienno-zimowym podgrzanie płynu w układzie chłodzenia/ogrzewania pojazdu do znamionowej temperatury pracy, system ten winien:

- Uruchamiać się poniżej określonej temperatury np. poniżej 5° C, której wartość Zamawiający będzie miał możliwość programowo zmieniać na oznaczony czas; dopuszcza się zastosowanie równoważnego, rozwiązania polegającego na możliwości ustawienia czasu załączenia układu utrzymania temperatury we wnętrzu pojazdu (w tym kabiny kierowcy) na oznaczony czas, np. rano przed wyjazdem autobusu z zajezdni. Rozwiązanie to powinno umożliwiać zmianę zadanej temperatury przez Zamawiającego w trybie serwisowym, osobno dla kabiny kierowcy i przedziału pasażerskiego.

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie w kabinie kierowcy ręcznej regulacji temperatury.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 20

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

PYTANIE 21

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

20.1.5. Wymagane zastosowanie Systemu Wspomagania Nagłego Hamowania (np. EBA Emergency Brake Assist lub inny tzw. Panic System).

Zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie powyższego zapisu, nie jest rozwiązanie wymagane zgodnie z R107 EKG ONZ.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 21

Zamawiający wyraża zgodę na wykreślenie powyższego zapisu.

PYTANIE 22

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ napisał:

20.1.9. Rezerwowy układ hamulcowy

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodnie z zapisem w punkcie 20.1 załącznika nr 1 do SWZ ma na myśli układ hamulcowy dwuobwodowy.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 22

Zamawiający potwierdza, że układ hamulcowy ma być dwuobwodowy.

PYTANIE 23

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

24. OGRZEWANIE

24.1 Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej musi pozwolić na utrzymanie we wnętrzu autobusu temperatury w zależności od temperatury zewnętrznej, w takim wypadku temperatura w przestrzeni pasażerskiej powinna być utrzymywana w sposób automatyczny wg zasad:

- Minimum $+10^{\circ}\text{C}$ przy temperaturze zewnętrznej poniżej $+5^{\circ}\text{C}$,
- Powyżej $+10^{\circ}\text{C}$ przy temperaturze zewnętrznej od $+5^{\circ}\text{C}$ w górę.

UWAGA: Dopuszczone jest rozwiązanie regulacji ogrzewania na podstawie krzywej temperatur zoptymalizowanej pod kątem komfortu pasażerów przy jednoczesnej minimalizacji zużycia energii.

24.6.3 Moc grzewcza: układ ogrzewania ma zapewniać utrzymanie temperatury min. $+15^{\circ}\text{C}$ przy temperaturze zewnętrznej: -15°C .

UWAGA: Dopuszczone jest rozwiązanie regulacji ogrzewania na podstawie krzywej temperatur zoptymalizowanej pod kątem komfortu pasażerów przy jednoczesnej minimalizacji zużycia energii.

Prosimy o potwierdzenie, że obowiązujące są temperatury z punktu 24.1 załącznika nr 1 do SWZ.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 23

Zamawiający potwierdza, że obowiązujące są temperatury z punktu 24.1 załącznika nr 1 do SWZ.

PYTANIE 24

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ punkt 10.5 (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

10.5 System uruchamiania silnika niezależny od temperatury powietrza na zewnątrz z uwzględnieniem klimatu środkowoeuropejskiego i temperatur zimą rzędu -25°C .

1. W autobusie z napędem elektrycznym, inaczej niż w autobusach z tradycyjnym napędem diesel, nie stosuje się specjalnych systemów uruchomienia silnika. Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z powyższego zapisu.
2. Zwracamy się z wnioskiem o zmianę parametrów temperatury eksploatacji autobusu na zakres od -20°C do $+40^{\circ}\text{C}$. Gdyż z powszechnie dostępnych danych statystycznych

wynika średnia temperatura w najzimniejszym miesiącu roku (tj. w styczniu) na poziomie $-0,1^{\circ}\text{C}$.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 24 pkt 1

Zamawiający wyraża zgody na zmianę zapisu.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 24 pkt 2

Zamawiający wyraża zgody na zmianę zapisu.

PYTANIE 25

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), punkt 18 napisał:

18. UKŁAD KIEROWNICZY

- 18.1. **Rodzaj:** ze wspomaganiem działającym podczas jazdy jak i postoju.
- 18.2. **Regulacja położenia:** kolumny kierownicy (koła) w dwóch płaszczyznach wraz pulpitem, ze złączem diagnostycznym do badania wspomagania kierownicy.
- 18.3. Wyposażony w bezobsługowe końcówki drążków kierowniczych.
- 18.4. Przyłącze diagnostyczne do badania wspomagania układu kierowniczego.

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.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 25 pkt 1

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 25 pkt 2

Zamawiający potwierdza, że diagnoza samej elektropompy spełnia wymóg SWZ, pozostała część układu jest układem hydraulicznym, który nie jest diagnozowany elektrycznie

PYTANIE 26

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

15. SYSTEMY BEZPIECZEŃSTWA POJAZDU

15.1. Systemy bezpieczeństwa wspomagające pracę kierowcy:

- 15.1.1. *Asystent zapobiegający najeżaniu na obiekty ruchome i nieruchome przed pojazdem z funkcją ostrzegania akustycznego, optycznego. Poprzez zapobieganie najeżaniu rozumie się wysyłanie sygnałów o przeszkodzie, a w przypadku braku reakcji, rozpoczęcie częściowego hamowania, a przy małych*

prędkościach zatrzymania autobusu przed przeszkodą. UWAGA: KRYTERIUM PUNKTOWANE

- 15.1.2. *Wymagane: Asystent kontroli prawej strony sygnalizującego optycznie lub/i akustycznie możliwość kolizji z obiektami ruchomymi i/lub nieruchomymi znajdującymi się w polu skrętu pojazdu (w strefie ryzyka kolizji) oraz przy zmianie pasa ruchu. UWAGA: KRYTERIUM PUNKTOWANE*

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę powyższego kryterium na następujące:

15.1.1. *Asystent zapobiegający najechaniu na obiekty ruchome i nieruchome przed pojazdem z funkcją ostrzegania akustycznego, optycznego. Poprzez zapobieganie najechaniu rozumie się wysyłanie sygnałów o przeszkodzie.*

lub całkowitą rezygnację z ww. kryterium.

System bezpieczeństwa wspomagający pracę kierowcy powinien być również bezpieczny dla pasażerów. Rozpoczęcie częściowego hamowania, a przy małych prędkościach zatrzymania autobusu przed przeszkodą 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.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 26

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę lub całkowitą rezygnację z ww. kryterium.

PYTANIE 27

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

22.2.6. Sterownik pracy systemu smarowania z możliwością odczytu po podłączeniu programu diagnostycznego. Wymagany standard min. OBD II.

Zwracamy się z prośbą, aby Zamawiający dopuścił system diagnozy po dedykowanym złączu typu TYCO, wykorzystując zewnętrzne urządzenie diagnostyczne (przekazywane Zamawiającemu), przez które diagnozowana jest pompa układu smarowania. Pozostałe funkcje wymienione w SWZ w zakresie systemu smarowania zostaną spełnione.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 27

Zamawiający wyraża zgodę na proponowane rozwiązanie.

PYTANIE 28

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), po zmianach napisał:

27.2.2 Dodatkowego jonizatora kabiny kierowcy (Zamawiający dopuszcza mobilną wersję jonizatorów samochodowych. Sposób zasilania oraz miejsce montażu do uzgodnienia z Zamawiającym).

Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z wymogu zastosowania w autobusie dodatkowego jonizatora kabiny kierowcy. Oferowany autobus będzie spełniał pozostałe zapisy SWZ dotyczące bezpieczeństwa sanitarnego oraz będzie wyposażony w system antywirusowy, który zapewnia wystarczającą poprawę jakości powietrza w pojeździe.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 28

Zamawiający wyraża zgodę na wykreślenie ww zapisu.

PYTANIE 29

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), po zmianach napisał:

„12.10. System ładowania – wymagana zgodność z przepisami i normami:

k) Dyrektywa 2014/30/EU - Dyrektywa reguluje kompatybilność elektromagnetyczną urządzeń;

l) Dyrektywa 2014/35/EU - Dyrektywa niskonapięciowa (LVD);”

W związku z tym, że przedmiotem przetargu są autobusy elektryczne **bez ładowarek** prosimy o wykreślenie ww. dyrektyw z wymogu, gdyż nie dotyczą one autobusów elektrycznych, a jedynie ładowarek zewnętrznych, które są przedmiotem osobnego przetargu.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 29

Zamawiający wyraża zgodę na wykreślenie ww zapisu.

PYTANIE 30

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ), napisał:

Punkt 26.2:

26.2 Wentylacja kabiny kierowcy:

26.2.1 Wymuszona *za pomocą nawiewów powietrza, wentylatory elektryczne o wydatku powietrza, zapewniające wytworzenie nadciśnienia w kabinie w stosunku do przestrzeni pasażerskiej (możliwość regulacji wydatku powietrza).*

"Wentylacja kabiny kierowcy: Wymuszona za pomocą nawiewów powietrza, wentylatory elektryczne o wydatku powietrza, zapewniające wytworzenie nadciśnienia w kabinie w stosunku do przestrzeni pasażerskiej (możliwość regulacji wydatku powietrza). (...)"

Zwracamy się z prośbą o rezygnację z ww. wymogu. Bezpieczeństwo sanitarne pasażerów i kierowcy zostanie zapewnione za pomocą "systemu do neutralizacji wirusów, bakterii, grzybów oraz innych drobnoustrojów" (opisanym w punkcie 27.2). Rozwiązanie w połączeniu z kabiną półotwartą opisaną w 6.1 jest technicznie niemożliwe do spełnienia ze względu na duże szczeliny między kabiną kierowcy a przestrzenią pasażerską.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 30

Zamawiający wyraża zgodę na rezygnację z ww. wymogu.

PYTANIE 31

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ napisał:

okno kierowcy – przesuwane, szyby podwójne, umożliwiające dobrą widoczność lewego lusterka zewnętrznego

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z załącznikiem nr 1 do SWZ dopuszcza się szybę pojedynczą podgrzewaną elektrycznie.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 31

Zamawiający potwierdza, że zgodnie z załącznikiem nr 1 do SWZ dopuszcza się szybę pojedynczą podgrzewaną elektrycznie.

PYTANIE 32

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ napisał:

gaśnice – zgodnie z pkt 27.7 załącznika nr 1 do SWZ;

Prosimy o potwierdzenie, że chodzi o gaśnice zgodnie z punktem 28.7 załącznika nr 1 do SWZ.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 32

Zamawiający potwierdza, że chodzi o gaśnice zgodnie z punktem 28.7.

PYTANIE 33

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ napisał:

11.2 Deklarowany zasięg Ilość zmagazynowanej energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusem (w pełni obciążonym) przy zasilaniu elektrycznym, **minimum 150 km**, bez doładowywania baterii przy normalnym wykorzystaniu wszystkich urządzeń znajdujących się na pokładzie autobusu w warunkach drogowych E-sort 2.

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ napisał:

deklarowany zasięg – ilość zmagazynowanej energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusem (w pełni obciążonym) przy zasilaniu elektrycznym, minimum 150 km, bez doładowywania baterii przy normalnym wykorzystaniu wszystkich urządzeń znajdujących się na pokładzie autobusu w warunkach drogowych E-SORT 2;

Prosimy o dopuszczenie, aby ilość zmagazynowanej energii w pojeździe mogła umożliwiać przejechanie autobusem po sześciu latach eksploatacji przy zasilaniu elektrycznym, minimum 80 km, bez doładowywania baterii przy normalnym wykorzystaniu wszystkich urządzeń znajdujących się na pokładzie autobusu w warunkach drogowych E-SORT 2; zgodnie z wytycznymi UITP, w których w trakcie testu E-SORT2, nie jest wymagane pełne obciążenie.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 33

Zamawiający dopuszcza, aby ilość zmagazynowanej energii w pojeździe mogła umożliwiać przejechanie autobusem po sześciu latach eksploatacji przy zasilaniu elektrycznym, minimum 80 km, bez doładowywania baterii przy normalnym wykorzystaniu wszystkich urządzeń znajdujących się na pokładzie autobusu w warunkach drogowych E-SORT 2; zgodnie z wytycznymi UITP, w których w trakcie testu E-SORT2, nie jest wymagane pełne obciążenie.

PYTANIE 34

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ napisał:

urządzenie gaśnicze do baterii litowo-jonowych (alumulatorów Li-Ion) – min. 50 litrów, 2 szt. agregaty, jako wyposażenie p-poż. w procesie ładowania autobusu na zajezdni

Powyższym wymóg nie jest zawarty w załączniku nr 1 do SWZ, prosimy o potwierdzenie, że wykonawca nie dostarcza urządzenia gaśniczego do baterii litowo-jonowych (alumulatorów Li-Ion) – min. 50 litrów, 2 szt. agregaty, jako wyposażenie p-poż. w procesie ładowania autobusu na zajezdni.

Prosimy o wykreślenie zapisu z załącznika nr 3 do SWZ.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 34

Zamawiający potwierdza, że Wykonawca nie dostarcza urządzenia gaśniczego do baterii litowo-jonowych (alumulatorów Li-Ion) – min. 50 litrów, 2 szt. agregaty, jako wyposażenie p-poż. w procesie ładowania autobusu na zajezdni.

PYTANIE 35

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ) napisał:

6.4.g) Na zestawie wskaźników umieszczonych w desce rozdzielczej kierowcy (lub na dodatkowym oddzielnym wyświetlaczu umieszczonym w bliskim sąsiedztwie deski rozdzielczej) muszą być dostępne informacje:

(...)

- *Liczniki wyskalowane w kWh lub MWh. Zamawiający dopuszcza wyświetlanie informacji na wyświetlaczu deski rozdzielczej kierowcy lub wyświetlaczu systemu informacji*

pasażerskiej lub na dodatkowym oddzielnym wyświetlaczu umieszczonym w bliskim sąsiedztwie deski rozdzielczej;

- *Całkowitego zużycia energii elektrycznej przez autobus za cały okres eksploatacji;*
- *Czasowego zużycia energii elektrycznej np. dla trasy/ pracy zmianowej od momentu wyzerowania licznika;*
- *Całkowitej energii odzyskanej za cały okres eksploatacji, (jeżeli jest możliwość rejestrowania);*
- *Dobowej energii odzyskanej. (Liczniki dobowe powinny być analogiczne w swym działaniu do licznika dobowego przebiegu kilometrów tzn. muszą mieć możliwość zerowania).*

Zwracamy się z wnioskiem aby wyświetlanie informacji wymienionych powyżej było realizowane za pomocą systemu telemetrycznego wykonawcy. Informacje te nie są niezbędne do codziennej wykonywanej pracy podczas jazdy. Nadmiar informacji wyświetlanych na pulpicie prowadzi do dezorientacji kierowcy w czasie jazdy i zmniejsza bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 35

Zamawiający nie dopuszcza proponowane rozwiązanie.

PYTANIE 36

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
- 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.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 36

Zamawiający, przedstawia dane:

- Średnia prędkość handlowa w km/h – 21,7 km/h
- Dzienny przebieg w km – średnio 200 km dla jednego pojazdu
- Odległość trasa – zajezdnia – od 0,25 km do 5,05 km (zależne od zadania)
- Długość najdłuższego odcinka – 17,55 km
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia – średnio ok 11 (zależnie od zadania i długości linii)

- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem - 6 % i długość 1300 m

PYTANIE 37

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ napisał:

szyba boczna zamontowana za pierwszymi drzwiami – podwójna (dopuszcza się wszystkie szyby podwójne);

dostępne w wersji tzw. „półtora” dla matki z dzieckiem,

Prosimy o wykreślenie powyższych zapisów z załącznika nr 3 do SWZ, który ma być złożony wraz z ofertą. Zamawiający nie stawia niniejszych wymogów w załączniku nr 1 do SWZ.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 37

Zamawiający wyraża zgodę na wykreślenie ww zapisu.

PYTANIE 38

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ punkt 7.6.1. napisał:

Fotele pasażerskie o budowie modułowej, profilowane, stelaże i uchwyty foteli wykonane z tworzywa wandaloodpornego z zabezpieczeniem pleców siedzeń przed podpalaniem i rysowaniem (np. wkładkami ze stali nierdzewnej – kwasoodpornej, dopuszcza się stal konstrukcyjna lakierowana proszkowo).

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ napisał:

fotele pasażerskie – o budowie modułowej, profilowane, stelaże i uchwyty foteli wykonane z tworzywa wandaloodpornego z zabezpieczeniem pleców siedzeń przed podpalaniem i rysowaniem (np. wkładkami ze stali nierdzewnej – kwasoodpornej),

Zwracamy się z wnioskiem o dopisanie w załączniku nr 3 do SWZ, że dopuszczone jest zastosowanie **stali konstrukcyjnej lakierowana proszkowo**.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 38

Zamawiający wyraża zgodę na proponowane rozwiązanie.

PYTANIE 39

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ punkt 7.6.4. napisał:

7.6.4. Mocowanie foteli pasażerskich: fotele dostępne z poziomu niskiej podłogi muszą być mocowane do ścian bocznych autobusu celem łatwego zmywania podłogi. Śruby mocujące stelaże i fotele bezwzględnie wykonane w technologii nierdzewnej (dopuszcza się stal konstrukcyjną malowaną proszkowo)

Zamawiający w załączniku nr 3 do SWZ napisał:

mocowanie foteli pasażerskich – fotele dostępne z poziomu niskiej podłogi muszą być mocowane do ścian bocznych autobusu celem łatwego zmywania podłogi. Śruby mocujące stelaże i fotele bezwzględnie wykonane w technologii nierdzewnej;

Zwracamy się z wnioskiem o dopisanie w załączniku nr 3 do SWZ, że dopuszczone jest zastosowanie stali konstrukcyjnej malowanej proszkowo.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 39

Zamawiający wyraża zgodę na proponowane rozwiązanie.

PYTANIE 40

Zamawiający w SWZ napisał:

7. Oferta musi zawierać następujące oświadczenia i dokumenty:

a) (...)

b. specyfikacja techniczna oferowanych autobusów elektrycznych (Załącznik nr 2 do SWZ) opisująca, co najmniej wszystkie elementy wraz z ich nazwami technicznymi wg szczegółowego opisu przedmiotu zamówienia stanowiącego Załącznik nr 1 do SWZ,

Prosimy o potwierdzenie, że w powyższym przypadku mowa jest o złożeniu wraz z ofertą opisu wg załącznika nr 3 do SWZ.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 40

Zamawiający potwierdza, że w powyższym przypadku mowa jest o złożeniu wraz z ofertą opisu wg załącznika nr 3 do SWZ.

PYTANIE 41

Zamawiający w załączniku nr 1 i nr 3 do SWZ napisał:

*28.8. **Dokumentacja** dodatkowych procedur obsługi technicznych pod względem ochrony ppoż. (1 szt. do-starczona razem z ofertą przetargową oraz w wersji elektronicznej i 3 szt. papierowej razem z do-stawą).*

Powyższy dokument nie wydaje się być środkiem przedmiotowym i podmiotowym. Zwracamy się z wnioskiem o przedstawienie dokumentacji razem z dostawą autobusów lub na etapie podpisania umowy. Prosimy o rezygnację z wymogu dołączenia dokumentu razem z ofertą przetargową.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 41

Zamawiający potwierdza, że wymagane będzie przedstawienie dokumentacji razem z dostawą autobusów lub na etapie podpisania umowy.

PYTANIE 42

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ) napisał:

32.2 Dostarczy, lub uzupełni stan posiadania Zamawiającego dedykowane do oferowanego modelu autobusu elektrycznego narzędzia serwisowe niezbędne do prawidłowej eksploatacji pojazdów. W ramach udzielonej ograniczonej autoryzacji Wykonawca na swój koszt dostarczy narzędzia specjalne, przyrządy kontrolno-pomiarowe i programy niezbędne do wykonywania prac obsługowo-naprawczych w dostarczonych autobusach. Dostawa najpóźniej wraz z dostawą pierwszej partii autobusów (Wykonawca poda w ofercie wykaz narzędzi, przyrządów i programów) wymagane m.in.:

Zamawiający w części formalnej SWZ nie napisał, iż wykaz narzędzi ma stanowić załącznik do oferty.

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający wymaga załączenia do oferty wykazu narzędzi, o którym mowa powyżej?

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 42

Zamawiający wymaga załączenia do oferty wykazu narzędzi, o którym mowa powyżej.

PYTANIE 43

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz nr 3 do SWZ) napisał:

§ 8 - Kary umowne

1. Wykonawca zapłaci Zamawiającemu kary umowne:

- a) *Za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy w wysokości 5% wartości umowy netto*
- b) *Za niedotrzymanie terminu dostawy 0.05% wartości dostawy netto za każdy dzień opóźnienia, odrębnie za każdy Autobus, którego opóźnienie dotyczy.*

Zgodnie z treścią § 8 ust. 1 lit. b) Projektu umowy, stanowiącego Załącznik nr 6 do SWZ, przewidziane w umowie kary umowne są obliczone od dnia opóźnienia Wykonawcy. Oznacza to że Wykonawca będzie odpowiedzialny za opóźnienie niezależnie od jego przyczyn i stopnia zawinienia Wykonawcy.

Zwracamy uwagę, że zgodnie z art. 433 pkt. 1) Ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2021.1129) projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia. Oznacza to, że odpowiedzialność taka może być stosowana wyjątkowo, w celu maksymalnego zdopingowania wykonawcy do terminowego wykonania zamówienia (np. zamówienia skomplikowanego o znaczącym zakresie,

realizowanego w kilku etapach, w których należyte wykonanie kolejnych etapów uzależnione jest od terminowego wykonania poprzednich) [Prawo zamówień publicznych. Komentarz, red. Marzena Jaworska, Dorota Grześkowiak-Stojek, Julia Jarniecka, Agnieszka Matusiak, LEGALIS] Wskazujemy, że w przypadku niniejszego zamówienia nie występują żadne okoliczności, które w ocenie Wykonawcy uzasadniałyby odpowiedzialność wykonawcy za opóźnienie w związku z okolicznościami za które nie ponosi odpowiedzialności.

Z uwagi na powyższe, wnosimy o zmianę § 8 ust. 1 lit. b) Projektu umowy stanowiącego załącznik nr 6 do SWZ poprzez nadanie mu następującego brzmienia:

„b) Za niedotrzymanie terminu dostawy 0.05% wartości dostawy netto za każdy dzień zwłoki, odrębnie za każdy Autobus, którego zwłoka dotyczy.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 43

Zamawiający akceptuje proponowany zapis do Projektu umowy § 8 ust. 1 lit. b) stanowiący załącznik nr 6 do SWZ.

PYTANIE 44

Zamawiający w paragrafie 8 wzoru umowy napisał:

Za zwłokę w usunięciu awarii w wysokości 200 zł. za każdy dzień zwłoki (dni robocze i ustawowo wolne). Kara będzie naliczana w przypadku usterki wyłączającej pojazd z eksploatacji.

Czy powyższy punkt ma numerację: Paragraf 8 ustęp 1 punkt c?

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 44

Zamawiający potwierdza, że powyższy zapis dotyczy paragrafu 8 ust.1 punkt c.

PYTANIE 45

W rozdziale XVIII SWZ i paragrafie 10 wzoru umowy Zamawiający opisał możliwe przypadki dokonania zmian umowy.

Prosimy o wprowadzenie możliwości zmiany umowy w następujących przypadkach:

- zmiany terminu realizacji przedmiotu umowy, na skutek zmiany uwarunkowań produkcyjnych po stronie wykonawcy lub możliwości finansowych po stronie Zamawiającego,
- zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych/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 zmianę zapisów umowy w sposób, który przyczyni 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 obliuguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 45

Zamawiający wyraża zgody na zmianę zapisu w Projekcie umowy.

PYTANIE 46

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?

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 46

Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia ww formie jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Gwaranta

PYTANIE 47

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?

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 47

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

PYTANIE 48

Zamawiający w SWZ napisał:

IV. Informacja o przedmiotowych środkach dowodowych

1. Zamawiający żąda, by Wykonawca złożył wraz z ofertą następujące przedmiotowe środki dowodowe: (...)

b. protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu E-SORT 2, dla oferowanego autobusu.

7. Oferta musi zawierać następujące oświadczenia i dokumenty: (...)

c. protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu E-SORT 2, dla oferowanego autobusu

W załączniku nr 1 do SWZ Zamawiający napisał:

10.3.1. Protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu SORT 2, dla oferowanego autobusu, ma być dostarczony razem z ofertą.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli SORT-2 dla oferowanego typu autobusu.

Kompletacja 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 zbiorników paliwa, różne przełożenia osi napędowej.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 48

Zamawiający potwierdza, że ma na myśli SORT-2.

PYTANIE 49

Zamawiający w załączniku nr 6 do SWZ, paragraf 2 ust. 3 napisał:

3. Zapłata ceny, o której mowa w § 2 pkt. 1 umowy nastąpi w następujący sposób:

- a. wartość netto przedmiotu umowy będzie płatna przelewem w terminie 30 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia (po podpisaniu protokołu ostatecznego odbioru autobusu przez Zamawiającego)*
- b. wartość podatku VAT będzie płatna przelewem w terminie 90 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia.*

W projekcie umowy Zamawiający podał 90 dniowy termin na zapłatę podatku VAT. Termin ten jest niezgodny z ustawą z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych i powinien zostać skrócony i ujednolicony z terminem zapłaty całości ceny. W chwili obecnej termin ten może stanowić nie tylko zagrożenie dla Zamawiającego, ale też Wykonawcy, którzy są solidarnie zobowiązani do zapłaty podatku VAT.

Zwracamy się z wnioskiem o skrócenie terminu płatności wartości podatku VAT do 90 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 49

Zamawiający wyraża zgodę na skrócenie terminu płatności wartości podatku VAT do 90 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT i wydania przedmiotu zamówienia.

PYTANIE 50

Zwracamy się z wnioskiem aby udzielane odpowiedzi do SWZ były publikowane w wersji edytowalnej lub wersji umożliwiającej wyszukiwanie treści. Taka wersja odpowiedzi ułatwia wykonawcy przygotowanie oferty oraz wyszukiwanie informacji.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 50

Zamawiający wyraża zgodę na udzielane odpowiedzi do SWZ w wersji edytowalnej.

PYTANIE 51

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz w nr 3 do SWZ) napisał:

23.1.3. Awaryjny wyłącznik akumulatorów zgodny z ECE 36, komora akumulatorów z odpływem kwasów i szczelinami chłodzącymi (nie dotyczy akumulatorów żelowych lub AGM).

Prosimy o potwierdzenie, że powyższy zapis nie dotyczy również akumulatorów elektrolitycznych EFB.

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 51

Zamawiający potwierdza, że powyższy zapis nie dotyczy również akumulatorów elektrolitycznych EFB.

PYTANIE 52

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ (oraz w nr 3 do SWZ) napisał:

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

19.3 (...)

19.4 (...)

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

Zamawiający w punkcie 19.2 i 19.5 sugeruje, że w przypadku zaoferowania silnika w osiach zamiast silnika centralnego, Wykonawca jest zobowiązany do zainstalowania po jednym silniku przy 4 kołach. Prosimy o sprostowanie i potwierdzenie możliwości zaoferowania rozwiązania:

po jednym silniku przy dwóch kołach tzn. na jednej osi (jedna oś napędowa zamiast dwóch osi napędowych).

Wyjaśnienie w odpowiedzi na pytanie 52

Zamawiający wyraża zgodę na proponowane rozwiązanie.

Z-ca DYREKTORA
ds. Technicznych / Przewozów

mgr Marcin Bałakowski
