

ŁKA.ZIZ.271.591.2021

Łódź, dnia 28.01.2022 roku

(Nr. rej. 111/2022)

Wykonawcy uczestniczący w postępowaniu

Dotyczy: *postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego na „Dostawę 20 sztuk autobusów o napędzie hybrydowym wraz z systemem biletowym”, znak postępowania: ŁKA.ZIZ.271.591.2021*

Działając w imieniu Województwa Łódzkiego z siedzibą w Łodzi (dalej: „**Zamawiający**”), na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r., poz. 1129 z późn. zm.) (dalej: „**Ustawa Pzp**”) udzielamy odpowiedzi na pytania Wykonawców oraz jednocześnie, na podstawie art. 137 ust. 1 oraz ust. 6 Ustawy Pzp, dokonujemy zmiany Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej: „**SWZ**”), w następującym zakresie:

Zestaw 1

Pytanie nr 1

Dotyczy: Kryterium oceny oferty – Konstrukcja szkieletu nadwozia (P1)

Wnosimy o 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 (w tym przypadku- 10 i więcej lat). I tę wytrzymałość jako wiodący światowy producent autobusów hybrydowych – i jeden z liderów w ich sprzedaży na świecie – zapewniamy.

Tymczasem Zamawiający w kryterium oceny ofert „przewiduje” możliwość wyprodukowania pojazdu o nadwoziu wykonanym jedynie z trzech materiałów – stali nierdzewnej lub aluminium (rozwiązanie najwyżej punktowane) oraz ze stali zabezpieczonej metodą kataforezy (KTL) – niepunktowane (0 pkt). Nie przewiduje natomiast:

- wykonania nadwozia ze stali zabezpieczonej inaczej niż kataforezą (np za pomocą malowania antykorozyjnego) – w sposób lepszy, niż zabezpieczenie metodą KTL, a co najmniej równoważny pod względem trwałości i odporności na korozję w okresie wymaganej gwarancji – ze stalą nierdzewną i aluminium;

- wykonania nadwozia z kilku różnych materiałów (z aluminium z elementami ze stali zabezpieczonej w sposób gwarantujący okresy gwarancji wymagane przez Zamawiającego).

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.

Czy nieprzyznanie żadnych punktów w kryterium oceny (a tym samym – w wyniku braku możliwości odrobienia takiej straty punktowej poprzez obniżenie ceny oferty – wykluczenie z postępowania) wykonawcy, który oferuje autobus o nadwoziu wykonanym w znacznej części z aluminium z elementami wykonanymi ze stali zabezpieczonej w sposób gwarantujący wymagane (a nawet dłuższe) okresy gwarancji, nie jest krzywdzącym tego wykonawcę ograniczaniem konkurencji? 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:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. pkt. 6.2. zdanie 1 OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Konstrukcja nośna oferowanych Pojazdów tj. samonośny szkielet podwozia (kratownica, rama) i nadwozia, winny być wykonane z profili spawanych i/lub skręcanych, ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej wg PN-EN-10088 gat. 1.4003 zgodnej z definicją zawartą w normie PN-EN 10088-1:2014-12 lub stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kateforezy (KTL) bądź w inny sposób, zapewniający min. 10 letni okres eksploatacji, bez napraw głównych.”

- b. pkt. 6.4. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Na ścianach bocznych dopuszczone są panele z aluminium lub wykonane z tworzyw sztucznych bądź ze stali konstrukcyjnej trudnordzewiejącej zabezpieczonej metodą kateforezy (KTL) bądź w inny sposób, zapewniający min. 10 letni okres eksploatacji, bez napraw głównych, o parametrach wytrzymałościowych opisanych normą PN-EN 10025-5:2007.” okres eksploatacji, bez napraw głównych.”

- c. pkt. 6.12. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Nadwozie oferowanych Pojazdów winno być wykonane z cienkościennych profili zamkniętych. Profile wyposażone w otwory ściekowe do usuwania wody.”

- d. pkt 6.14. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Nadwozie oferowanych Pojazdów winno być zabezpieczone antykorozyjnie metodą pełnej, całopojazdowej kateforezy zanurzeniowej, wykonanej w zamkniętym cyklu technologicznym bądź w inny sposób lub wykonane ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej lub aluminium; w sposób zapewniający minimum 10 – letni okres eksploatacji Pojazdu bez konieczności wykonywania napraw głównych czy stosowania przez Zamawiającego okresowych zabiegów konserwacyjnych, za wyjątkiem uzupełnienia ubytków mechanicznych, w czasie przeglądów okresowych.”

- e. Rozdział 17.1.3. IDW otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Zasady punktami ofert w kryterium „Parametry techniczno-eksploatacyjne”

Liczba punktów w kryterium „Parametry techniczno-eksploatacyjne” zostanie obliczona według następującego wzoru:

$$Px = (P1 + P2 + P3 + P4 + P5 + P6) \times 20\%$$

gdzie:

Px – ilość punktów w kryterium

Zasady punktacji ofert w kryterium „Parametry techniczno-eksploatacyjne” zostały zawarte w poniższej tabeli:



L.p.	Nazwa podkryterium	Max. liczba pkt	Rozwiązanie	Punktacja
1	Typ układu hybrydowego (P1)	10	Zastosowanie szeregowego układu hybrydowego	10
			Zastosowanie równoległego układu hybrydowego	0
2	Konstrukcja szkieletu nadwozia (P2)	20	Konstrukcja szkieletu nadwozia wykonana ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej wg PN-EN-10088 gat. 1.4003 i/lub aluminium	20
			Konstrukcja szkieletu nadwozia wykonana ze specjalnej stali lub stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kateforezy (KTL) stopowej	10
			Konstrukcja szkieletu nadwozia wykonana ze specjalnej stali lub stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie	0
3	Cykl międzyprzebiegów (P3)	20	Powyżej 45 tys. km	20
			40 tys. – 45 tys. km	10
			30 tys. – 39,99 tys. km	0
4	Zużycie paliwa wg SORT-2 (P4)	30	Poniżej 25 l/100km	30
			25 – 27,99 l/100 km	20
			28 l/100km – 29,99 l/100km	10
			30 l/100km	0
5	Liczba miejsc siedzących dostępnych z niskiej podłogi (P5)	10	10 sztuk i więcej	10
			7 – 9 sztuk	5
			6 sztuk	0
6	Liczba miejsc ogółem (P6)	10	80 miejsc i powyżej	10
			75 -79 miejsc	0

f. pkt 9 lit. b. Załącznika nr 1 do IDW otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„cykl międzyprzebiegów - _____ tys. km”

g. w pkt 9 Załącznika nr 1 do IDW dodaje się nową literę f. w brzmieniu następującym:

„typ układu hybrydowego - _____”

Pytanie nr 2

Dotyczy: Kryterium oceny oferty – Sposób magazynowania energii (P2)

Wnosimy o wykreślenie ww. kryterium, względnie – o zamianę punktowanych kryteriów poprzez przyznanie maksymalnej ilości punktów akumulatorom.

Uzasadnienie

Zamawiający, kupując autobusy hybrydowe, stawia sobie za cel poprawę dbałości o środowisko naturalne poprzez ograniczenie zużycia paliwa. A to ograniczenie jest wynikiem pokonywania jak najdłuższego dystansu wyłącznie na silniku elektrycznym.

Baterie gromadzące energię napędzającą silnik elektryczny mają znacznie większą gęstość niż preferowane przez Zamawiającego kondensatory. Zatem gromadzą tej energii więcej, co w konsekwencji daje możliwość pokonywania znacznie dłuższych dystansów za pomocą silnika elektrycznego, niż w przypadku kondensatorów.

W połączeniu z równoległym układem hybrydowym (rozwiązaniem z niezrozumiałych przyczyn wykluczonym przez Zamawiającego w niniejszym postępowaniu) baterie pozwalają na przejechanie każdorazowo nawet do 1 km trasy na silniku elektrycznym bez użycia silnika spalinowego.

Układ szeregowy, zasilany energią z kondensatorów, nie daje takich możliwości.

Zatem przyznawanie przez Zamawiającego maksymalnej liczby punktów mniej efektywnemu rozwiązaniu technicznemu jest niczym nieuzasadnione.

Warto dodać, że zmiana ww. kryterium w sposób zaproponowany (przyznanie maksymalnej ilości punktów bateriom trakcyjnym) w połączeniu z innymi wnioskowanymi w niniejszym piśmie zmianami, może spowodować korzyść dla Zamawiającego w postaci oszczędności paliwa dochodzącej do 40 %, a także – poprawę stanu środowiska naturalnego poprzez znaczne obniżenie emisji szkodliwych substancji do atmosfery.

Mając na uwadze powyższe wnosimy o stosowną modyfikację.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany Rozdziału 17.1.3. IDW, zgodnie z odpowiedzią na pytanie 1 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 3

Dotyczy: Kryterium oceny oferty – Liczba miejsc siedzących dostępnych z niskiej podłogi (P3)

Wnosimy o modyfikację ww. kryterium poprzez przyznanie maksymalnej ilości punktów dla 10 i więcej siedzeń dostępnych z niskiej podłogi.

Uzasadnienie

Przy obecnym stanie rozwoju technicznego producenci autobusów niskopodłogowych są w stanie zapewnić znacznie więcej miejsc dostępnych dla pasażerów o ograniczonej sprawności, czyli tzw. miejsc dostępnych z niskiej podłogi.

Wymaganie (punktowanie) przez Zamawiającego tak małej liczby takich miejsc może spowodować „minimalizm” dostawców i zaoferowanie pojazdów gorszych pod względem dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Zaproponowane kryterium nie wnosi zatem waloru jakościowego dla Zamawiającego. A właśnie zasada wzrostu jakości przedmiotu zamówienia powinna być podstawą kształtowania kryteriów oceny ofert.

Dlatego wnioskujemy o zwiększenie wymagania jak powyżej celem poprawy dostępności pojazdów dla osób o ograniczonej sprawności, korzystających w pojazdach z miejsc łatwo dostępnych.

Jak podkreślamy – przy obecnym stanie rozwoju technicznego – zaoferowanie min. 10 miejsc siedzących z niskiej podłogi w autobusie o długości 12 m jest jak najbardziej możliwe do wykonania dla wykonawców. Dodatkowo warto wspomnieć, że proponowana przez Wykonawcę korekta pozwoli na pełniejszą realizację w postępowaniu normy art. 100 ust. 1 p.z.p., z której wynika

obowiązek sporządzenia opisu przedmiotu zamówienia z uwzględnieniem wymagań w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany Rozdziału 17.1.3. IDW, zgodnie z odpowiedzią na pytanie 1 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 4

Dotyczy: Pkt 1.3. oraz 4.6. Części II Specyfikacji Warunków Zamówienia – Opis przedmiotu zamówienia (dalej: „OPZ”):

Przywołując argumentację jak powyżej – z uwagi na zapewnienie konkurencyjności – wnosimy o dopuszczenie rozwiązania równoległego układu hybrydowego.

Autobusy naszej firmy odzyskują energię potrzebną do napędu pojazdu podczas hamowania oraz z nadwyżki mocy silnika spalinowego. Mają możliwość jazdy wyłącznie na silniku elektrycznym na dystansie co najmniej kilkuset metrów, zwłaszcza podczas ruszania z przystanków czy światel. Po osiągnięciu określonej prędkości przełączają się na zasilanie silnikiem diesla. Jeśli warunki trakcyjne tego wymagają, w celu zmniejszenia zużycia paliwa, silnik elektryczny wspomaga silnik spalinowy np. w trakcie podjazdu pod wzniesienie. Baterie ładują się podczas hamowania, a autobus nie wymaga dodatkowej infrastruktury do ładowania. Autobusy tego typu zużywają do 40 proc. mniej paliwa i emitują od 40 do 50 proc. mniej spalin w porównaniu z analogicznymi autobusami z napędem diesla.

Tak skonstruowany układ napędowy pozwala na stworzenie i obsługę pojazdami hybrydowymi tzw. „stref zero-emisyjnych”. Autobusy mogą poruszać się w wyznaczonych strefach (np. w ścisłym centrum miasta) wyłącznie na silniku elektrycznym na dystansie do 1 km. Jest to niezaprzeczalna zaleta równoległego układu hybrydowego nad układami szeregowymi z rozwiązaniem magazynowania energii przez kondensatory.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. na końcu pkt. 1.3. OPZ dodaje się nowe zdanie, w brzmieniu następującym:

„Dopuszcza się zastosowanie równoległego układu hybrydowego, pod warunkiem spełnienia pozostałych wymagań OPZ.”

- b. pkt. 4.6. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„System napędu hybrydowego realizowany w układzie szeregowym lub równoległym”.

Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że dokonał zmiany Rozdziału 17.1.3. IDW, wprowadzając nowe kryterium oceny ofert, zgodnie z odpowiedzią na pytanie 1 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 5

Dotyczy: Pkt 1.9. OPZ:

Wnosimy o usunięcie wymogu spełnienia przez autobusy normy PN-S-47010:1999 łącznie z Regulaminem 107 EKG/ONZ.

Przywołana norma jest już nieaktualna, zawiera szereg wymogów sprzecznych z Regulaminem 107, który zastąpił ją jako podstawowa, aktualna regulacja w zakresie homologacji autobusów klasy I.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 1.9. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Oferowane Pojazdy muszą spełniać wymagania Regulaminu 107 EKG/ONZ dotyczące pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy dla pojazdu klasy I lub normy równoważne obowiązujące na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, państw członkowskich EOG (Europejski Obszar Gospodarczy), Szwajcarii lub innych państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy umożliwiające honorowanie homologacji pojazdów autobusowych.”

Pytanie nr 6

Dotyczy: Pkt 4.17. OPZ:

*Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający nie wymaga układu centralnego smarowania w wypadku zastosowania układów nie wymagających smarowania (bezsmarownych).
Wnosimy o ujednoczenie zapisów z pkt 6.5, który wymaga zastosowania punktów bezsmarownych.*

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że nie wymaga doprowadzenia instalacji układu centralnego smarowania do punktów układów nie wymagających smarowania.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 6.5. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Wykonanie bezobsługowego podwozia Pojazdów – bez manualnych punktów smarnych.”

Pytanie nr 7

Dotyczy: Pkt 4.28. OPZ:

Wnosimy o rezygnację z ogranicznika prędkości jazdy do tyłu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że wykreśla pkt 4.28. OPZ.

Pytanie nr 8

Dotyczy: Pkt 4.30. OPZ:

Wnosimy o potwierdzenie, że zabezpieczeniem uniemożliwiającym ruszenie autobusem może być wyjęcie przez kierowcę kluczyka ze stacyjki. Jest to najprostsze i najbardziej intuicyjne rozwiązanie zapobiegające ruszeniu pojazdem przez osobę nieuprawnioną, które nie wymaga dodatkowych zabezpieczeń.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ w powyższym zakresie. Zamawiający wyjaśnia, że pkt 4.30. OPZ określa zobowiązania wykonawcy, a nie Zamawiającego, tudzież Użytkownika i jego kierowców.

Pytanie nr 9

Dotyczy: Pkt 5.4. OPZ:

*Wnosimy o wykreślenie ostatniego zdania tego punktu.
Układy chłodzenia różnych producentów pojazdów posiadają dopuszczenia płynów chłodniczych o określonych parametrach – wg dopuszczenia producenta.
Stosowanie dowolnego płynu może spowodować uszkodzenie układu chłodzenia.*

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 5.4. zdanie 3 OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Układ chłodzenia zalany płynem niskokrzepnącym do układów chłodzenia, o parametrach zgodnych z dopuszczeniem producenta, nie może ulegać korozji.”

Pytanie nr 10

Dotyczy: Pkt 6.2.OPZ:

Wnosimy o modyfikację zapisu na następujący:

„Konstrukcja nośna oferowanych Pojazdów tj. samonośny szkielet podwozia (kratownica, rama) i nadwozia, winny być wykonane z profili spawanych i/lub skręcanych, ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej wg PN-EN-10088, aluminium lub ze stali o podwyższonej jakości, dodatkowo zabezpieczonej antykorozyjnie w sposób zapewniający min. 10 letni okres eksploatacji, bez napraw głównych.”

Uzasadnienie

Jak już argumentowaliśmy powyżej 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 i nieprawidłowości (10 i więcej lat). I tę wytrzymałość jako wiodący światowy producent autobusów elektrycznych – i jeden z liderów w ich sprzedaży na świecie – zapewniamy.

Zamawiający, określając w OPZ zamknięty zbiór materiałów, jakie mają zostać użyte do konstrukcji autobusu, w bezpośredni sposób uniemożliwia realizację w postępowaniu zasady zachowania uczciwej konkurencji, co szeroko opisano we wcześniejszej części pisma. Podkreślamy: to Wykonawca odpowiedzialny jest za należyte i gwarantujące Zamawiającemu jak najlepszą i najbardziej efektywną eksploatację wykonanie pojazdów stanowiących przedmiot zamówienia – posiadając ku temu wieloletnie doświadczenie, poparte licznymi testami i wypracowanymi rozwiązaniami, które od wielu lat sprawdzają się na światowych rynkach i są z powodzeniem eksploatowane przez licznych użytkowników.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany Rozdziału 17.1.3. IDW, zgodnie z odpowiedzią na pytanie 1 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 11

Dotyczy: Pkt 6.6. OPZ:

Biorąc pod uwagę dążenie Zamawiającego do ograniczenia ilości wykonywanych obsług pojazdu, wnosimy o wprowadzenie w kryteriach techniczno-eksploatacyjnych preferencji dla dokonywania obsług autobusów co 45 000 km.

Ograniczy to ilość dokonywanych obsług do jednej w roku. Będzie to miało wymierny pozytywny wpływ na ograniczenie kosztów eksploatacji autobusów, co leży w interesie Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 12

Dotyczy: Pkt 6.7. OPZ:



Prosimy o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie poprzez słowa „przy zachowaniu pracy” w pierwszym zdaniu? O jaką pracę Zamawiającemu chodzi? Niektóre awarie układu napędowego skutkują brakiem możliwości jego pracy (jeśli pracę układu Zamawiający miał na myśli). Proponujemy również wykreślenie tego zapisu.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ w powyższym zakresie. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że pojęcie „przy zachowaniu pracy” odnosi się do pracy silnika zapewniającego np. pracę układu wspomagania, co wynika ze zdania drugiego pkt 6.7. OPZ.

Pytanie nr 13

Dotyczy: Pkt 6.12. OPZ:

Wnosimy o wykreślenie tego punktu jako dublującego poprzednie zapisy nt. konstrukcji pojazdu, dodatkowo niespójnego z poprzednimi wymaganiami (np. z pkt 6.2.).

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany Rozdziału 17.1.3. IDW, zgodnie z odpowiedzią na pytanie 1 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 14

Dotyczy: Pkt 6.13. OPZ:

Wnosimy o zastąpienie zapisu „Cały spód nadwozia ...” następującym: „Cały spód podwozia” na początku pierwszego zdania. Z pewnością Zamawiającemu chodziło o zabezpieczenie podwozia pojazdu – narażonego na kontakt z podłożem – nadwozie nie posiada „spodu”, mającego kontakt z podłożem.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 6.13. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Całe podwozie oferowanych Pojazdów oraz wnętrza kół (nadkola) winny być zabezpieczone, poprzez natrysk środków ochronnych o dużej trwałości oraz odporności na niskie i wysokie temperatury otoczenia, na działanie środków chemicznych stosowanych w zimie przeciwko gołolodzi, na wypłukiwanie, piaskowanie i uderzenia kamieni.”

Pytanie nr 15

Dotyczy: Pkt. 7.1. OPZ:

Wnosimy o dopuszczenie zawieszenia zależnego (sztywna belka) jako równoważnego z zawieszeniem niezależnym.

Uzasadnienie

Zawieszenie niezależne jest z powodzeniem stosowane w autobusach turystycznych, poruszających się po równych drogach poza ruchem miejskim, na dłuższych dystansach.

W przypadku autobusów przeznaczonych do realizacji zadań w komunikacji miejskiej i podmiejskiej, oba rozwiązania należy traktować jako równoważne.

Zawieszenie zależne ma prostą budowę – mniej elementów, większą nośność i jest odporne na uszkodzenia w trudnych warunkach eksploatacji, a o takich mówimy w komunikacji miejskiej. Jest tym samym łatwiejsze i tańsze w eksploatacji.

VBC jako globalny producent autobusów stosuje rozwiązania, których skuteczność i efektywność ekonomiczna została uznana przez wielu odbiorców. Na podstawie analiz opinii pasażerów można stwierdzić, że zastosowanie zawieszenia zależnego zapewnia oczekiwany komfort podróżowania.



Zamawiający, wymagając zawieszenia niezależnego, pozbawia się konkurencyjności w przetargu, gdyż jeden z dwóch podmiotów oferujących autobusy hybrydowe takiego rozwiązania nie posiada z powodów określonych w argumentacji powyżej.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 7.1. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Oferowane Pojazdy winny być wyposażone w niezależne zawieszenie przednie lub belkę sztywną.”

Pytanie nr 16

Dotyczy: Pkt 8.1. OPZ:

Wnosimy o dopuszczenie jako korzystniejszego rozwiązania zastosowania sprężarki wirnikowej o napędzie elektrycznym.

Jest to rozwiązanie bardziej energooszczędne niż stosowane wcześniej sprężarki cylindrowe- z powodzeniem stosowane w napędach konwencjonalnych (w pełni spalinowych). Zostało zastosowane celowo, aby ograniczyć ilość użytej energii, co ma wpływ na wydłużenie jazdy bezemisyjnej.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w pkt. 8.1. OPZ dodaje się nowe zdanie drugie w brzmieniu następującym:

„Dopuszczalne zastosowanie sprężarki wirnikowej o napędzie elektrycznym.”

Pytanie nr 17

Dotyczy: Pkt 8.4. OPZ:

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego wykonania zbiorników powietrza ze stali zabezpieczonej antykorozyjnie w sposób gwarantujący min. 10-letni okres eksploatacji.

Na rynku występują różne rodzaje stali zabezpieczonej w różny sposób przeciw korozji i spełniających różne normy.

Dla Zamawiającego istotny powinien być efekt (cel) w postaci posiadania rozwiązania zabezpieczonego przeciw korozji, a nie środek, za pomocą którego efekt ten zostanie osiągnięty.

Dodatkowo w naszym rozwiązaniu zbiorniki powietrza są umiejscowione w części sufitowej, a więc w miejscu nie podatnym na działanie czynników powodujących korozję.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 8.4. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Zbiorniki powietrza układu pneumatycznego winny być wykonane ze stali nierdzewnej lub aluminium, innego materiału odpornego na korozję spełniającego normę PN -EN 10207:2007 bądź stali zabezpieczonej antykorozyjnie w sposób gwarantujący min. 10-letni okres eksploatacji i wyposażone w zawory odwadniające lub możliwość odwadniania poprzez przyłącza kontrolne układu pneumatycznego.”

Pytanie nr 18

Dotyczy: Pkt 10.5. OPZ:

Wnosimy o zmianę poprzez wykreślenie powyższego zapisu oraz zastąpienie go poniższym:

„Autobus wyposażony w 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.”

Uzasadnienie

Zamawiający, jak rozumiemy, wprowadzając tzw. aktywny tempomat, miał na myśli poprawę bezpieczeństwa zarówno pasażerów, jak i innych uczestników ruchu drogowego.

Głównym zadaniem aktywnego tempomatu jest utrzymywanie stałej prędkości oraz odległości od poprzedzającego pojazdu, co ma uzasadnienie głównie na drogach szybkiego ruchu, a nie w cyklu jazdy miejskiej/podmiejskiej. Wykonawca stosuje to rozwiązanie od lat w pojazdach dalekobieżnych – samochodach ciężarowych i autobusach turystycznych.

Biorąc pod uwagę powyższe doświadczenie, czujemy się w obowiązku zwrócić uwagę Zamawiającego, iż samoczynne hamowanie autobusu w celu uniknięcia kolizji w ruchu miejskim lub podmiejskim, w którym większość pasażerów stanowią często osoby stojące, może potencjalnie spowodować ich upadek, a konsekwencji obrażenia ciała bądź nawet śmierć, stanowiąc w ten sposób wymierne zagrożenie dla zdrowia i życia użytkowników autobusu.

Uwzględniając natężenie ruchu, korki i częste wyjeżdżanie pojazdów z bocznych ulic, należy przyjąć, że system samoczynnego hamowania działałby praktycznie przez większość czasu jazdy autobusu, w praktyce wręcz uniemożliwiając jego normalną eksploatację.

To kierowca w ruchu miejskim, po otrzymaniu sygnału z systemu detekcji (pieszego/rowerzysty) bądź sygnału nt. braku bezpiecznej odległości od poprzedzającego pojazdu, powinien rozpocząć manewr hamowania.

System, który proponuje Wykonawca, jest natomiast powszechnie dostępny i stosowany na rynku przez dostawców systemów bezpieczeństwa.

Mając na uwadze powyższą argumentację, wnioskujemy jak na wstępie.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. wykreśla pkt 10.5. OPZ,
- b. zdanie 2 pkt 38.5. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Pojazdy winny być wyposażone w 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 winien wykrywać również pieszych, rowerzystów, motocyklistów, etc. System winien umożliwić kontrolę zachowania bezpiecznej odległości od innego pojazdu na trasie.”

Pytanie nr 19

Dotyczy: Pkt 10.17. OPZ:

Wnosimy o wyjaśnienie, co Zamawiający ma na myśli poprzez określenie „pedał rozruchu”.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem „pedału rozruchu” należy rozumieć „pedał przyspieszenia” („pedał gazu”).

Pytanie nr 20

Dotyczy: Pkt 11.1. OPZ:

Wnosimy o modyfikację zapisu na następujący:

”Oferowane pojazdy powinny posiadać precyzyjny układ kierowniczy zgodny z wymaganiami homologacyjnymi”.



Uzasadnienie

Zamawiający, opisując przedmiot zamówienia, winien kierować się wymaganiami prawnymi oraz normami ogólnie dostępnymi. Stosowanie zapisów zbyt mocno precyzujących może spowodować ograniczenie konkurencji, na co wskazywano m.in. w przywołanej we wcześniejszej części pisma uchwale KIO/KD 58/19.

Stosowane przez nas układy kierownicze spełniają wszystkie wymagania prawa i podlegają homologacji.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 11.1. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Oferowane Pojazdy winny posiadać precyzyjny układ kierowniczy zgodny z wymaganiami homologacyjnymi.”

Pytanie nr 21

Dotyczy: Pkt. 11.3. OPZ:

Wnosimy o wyjaśnienie pojęcia „drive-by-wire”.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 11.3. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„W oferowanych Pojazdach dopuszczalny dowolny rodzaj układu kierowniczego.”

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem sterowania „drive-by-wire” należy rozumieć sterowanie różnymi układami pojazdu (np.: pedał gazu), bez mechanicznego połączenia pomiędzy składowymi komponentami systemu. W opinii Zamawiającego zarówno samo pojęcie jak i system są powszechnie stosowane.

Pytanie nr 22

Dotyczy: Pkt 12.9. OPZ:

Wnosimy o wyjaśnienie, jak Zamawiający zamierza badać wymagany zapas mocy na poziomie większym niż 15%.

Wykonawca nie posiada narzędzi, aby precyzyjnie zbadać, czy zapas ten wynosi 16,25 czy może 14,5 %. Takich narzędzi nie posiada też Zamawiający. Oczywistym jest, że Wykonawca zapewni odpowiedni zapas mocy pozwalający na użytkowanie wszystkich urządzeń zamontowanych w pojeździe.

Dla Zamawiającego wystarczające powinno być, że Wykonawca wyprodukuje i wyposaży pojazd w wymagane przez niego elementy wyposażenia oraz że zapewni dostarczenie mocy niezbędnej do ich prawidłowego użytkowania.

Po raz kolejny Zamawiający stosuje zbyt szczegółowe wymagania, nie określone w przepisach prawa i normach ogólnie obowiązujących, co może skutkować ograniczeniem konkurencyjności w postępowaniu, a przy tym nie jest w żaden sposób uzasadnione szczególnymi potrzebami Zamawiającego i celem postępowania.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zapas mocy weryfikowany będzie przez niego na podstawie mocy pobieranej przez odbiorniki oraz mocy źródła energii.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 12.9. zdanie drugie OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Oświadczenie z wykazem sumarycznym bilansu mocy układu elektrycznego należy przedstawić w terminie do dnia 15 listopada 2022 roku”

Pytanie nr 23

Dotyczy: Pkt 12.24. OPZ:

Z powodów określonych we wniosku powyżej wnosimy o wykreślenie wymogów dotyczących pojemności akumulatorów rozruchowych.

Wykonawca, znając zapotrzebowanie urządzeń na energię, zastosuje zgodne z obowiązującymi przepisami prawa akumulatory o odpowiedniej pojemności. Jest to rolą i kompetencją Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 12.24. zdanie pierwsze OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Zasilanie urządzeń systemowych prądem czerpanym z 2 bezobsługowych akumulatorów 24V kwasowo ołowiowych lub żelowych, zamontowanych na wysuwnych sankach (nałożyskowanych rolkach) lub wsporniku obracającym na trzpieniu, z zastrzeżeniem pkt 12.26 poniżej.”

Pytanie nr 24

Dotyczy: Pkt 12.26. OPZ:

Zgodnie z argumentacją z punktu powyżej wnosimy o wykreślenie tego punktu. Wykonawca zapewni Zamawiającemu optymalny dobór akumulatorów do bilansu energetycznego pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ w powyższym zakresie.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. w pkt 12.26. OPZ dodaje nowe zdanie trzecie w brzmieniu następującym:

„Dokumentację przedmiotową Wykonawca winien przekazać Zamawiającemu w terminie do dnia 15 listopada 2022 roku.”

- b. w pkt 40.1. OPZ dodaje nową literę c. w brzmieniu następującym:

„oświadczenie, o którym mowa w pkt 12.9. OPZ oraz dokumentację z obliczeń, o której mowa w pkt 12.26. OPZ.”

Pytanie nr 25

Dotyczy: Pkt 13.15. OPZ:

Wnosimy o dopuszczenie w niektórych pokrywach zabezpieczeń innych niż teleskopy gazowe (np. podpórki).

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w pkt 13.15. OPZ dodaje nowe zdanie trzecie w brzmieniu następującym:

„Dopuszczalne zastosowanie w niektórych pokrywach obsługowych innych niż teleskopy gazowe zabezpieczeń, do uzgodnienia z Zamawiającym.”

Pytanie nr 26

Dotyczy: Pkt 13.19. OPZ:

Wnosimy o wykreślenie minimalnej szerokości przejścia między tylnymi nadkolami.

Minimalna szerokość tego przejścia jest określona przepisami prawa (Regulamin 107 EKG ONZ) i Zamawiający nie powinien stosować zapisów bardziej restrykcyjnych, niż obowiązujące prawnie.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 13.19. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Szerokość przejścia pomiędzy nadkolami oferowanych Pojazdów zgodna z Regulaminem 107 EKG/ONZ.”

Pytanie nr 27

Dotyczy: Pkt 14.14. OPZ:

Wnosimy o wykreślenie tego punktu jako niepotrzebnego, gdyż sama konstrukcja kabiny uniemożliwia wejście pasażerów w bezpośrednie sąsiedztwo przedniej szyby.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. pkt 14.14. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„W Pojeździe winna być zamontowana barierka oddzielająca/system poręczy, uniemożliwiający dostęp pasażerów w bezpośrednie sąsiedztwo szyby przedniej (zapobiegający ograniczeniu widoczności w prawym lusterku), chyba że konstrukcja kabiny uniemożliwia wejście pasażerów w bezpośrednie sąsiedztwo przedniej szyby.”

- b. wykreśla pkt. 14.15. OPZ.

Pytanie nr 28

Dotyczy: Pkt 14.16.OPZ:

Wnosimy o wykreślenie określenie "FAP" z opisu. Określenie to oznacza nazwę własną deski rozdzielczą jednego z producentów. Zamawiający nie może opisywać przedmiotu zamówienia w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję, w szczególności poprzez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę; opisanie wybranych elementów wyposażenia poprzez odwołanie się do nazwy deski rozdzielczej jednego z producentów jest oczywistym naruszeniem przepisu art. 99 ust. 4 p.z.p.

Wykonawca posiada własnej produkcji miejsce pracy kierowcy, dopracowane pod względem ergonomii i bezpieczeństwa pracy, zgodne z przepisami prawa.

Ponadto niejasnym jest, z jakim "typem taboru" miejsce pracy ma być zunifikowane.

Zamawiający, nie posiadając taboru hybrydowego Wykonawcy, nie może żądać od niego unifikacji z typem taboru (w zamyśle - który posiada?).

Wnosimy o zmianę ww. zapisu na następujący:

"Miejsce pracy kierowcy winno być funkcjonalne, ergonomiczne i dostosowane do bezpiecznej i wygodnej pracy kierowcy w warunkach komunikacji miejskiej".

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ w powyższym zakresie. Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie przewidziane w pkt 14.16. OPZ odnosi się do funkcjonalnej unifikacji miejsca kierowcy z taboru **typu** FAP, a nie stanowi wymagania zastosowania rozwiązania FAP jako rozwiązania konkretnego producenta. Pulpit typu FAP oznacza standard (funkcjonalność) rozmieszczenia w sposób ergonomiczny wskaźników, wyświetlaczy i przełączników. Rozwiązania typu FAP stosowane są przez wielu producentów.

Pytanie nr 29

Dotyczy: Pkt 14.19. OPZ:

Wnosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający ma na myśli ekran dotykowy autokomputera informacji pasażerskiej.

Jeżeli nie, to Wykonawca nie dysponuje pulpitem z ekranem dotykowym. Powoduje to, iż mamy do czynienia z wyeliminowaniem jakiegokolwiek konkurencyjności w niniejszym postępowaniu wskutek dokonanego przez Zamawiającego opisu przedmiotu zamówienia.

Ponadto w tym przypadku zapis jest niespójny z zapisem pkt 14.17 mówiącym o funkcjonalności ekranu pulpitu deski rozdzielczej, co budzić musi wątpliwości stojących do przetargu Wykonawców.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 14.19. zdanie pierwsze OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Do komunikacji z kierowcą służyć winien ekran o przekątnej minimum 10”, o regulowanej jasności do 500 kandeli na metr kwadratowy lub większej, gęstości szczegółów co najmniej 200 pikseli na cal, w którym wszystkie kontrolki są dostępne swobodnie z fotela kierowcy bez pochylania ani odrywania pleców od oparcia fotela.”

Pytanie nr 30

Dotyczy: Pkt 14.21 i 14.22. OPZ:

Zgodnie z argumentacją z wniosku powyżej wnosimy o wykreślenie obu punktów.

Nadmieniamy, że w segmencie pojazdów osobowych nie spotyka się funkcji dotykowej ekranu pulpitu kierowcy (a jeżeli, to nie jest to powszechnie stosowane rozwiązanie) – taką funkcję posiada ekran na konsoli pośrodku (tzw. ”panel radiowy”), którego nie ma w autobusie.

Podgląd monitoringu w naszym autobusie również odbywa się na poziomie oddzielnego monitora umieszczonego w kabinie kierowcy, w dogodnym, optymalnie pod względem ergonomii dobranym miejscu.

Reasumując – w pkt 14 OPZ wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania z ekranem nie-dotykowym na desce rozdzielczej oraz ekranów dotykowych – autokomputera informacji pasażerskiej i monitoringu – umieszczonych oddzielnie.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. wykreśla pkt 14.21. OPZ;
- b. pkt 14.22. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Oddzielny monitor w kabinie kierowcy do podglądu montowany po prawej stronie pulpitu kierowcy na konsoli bocznej”.

Pytanie nr 31

Dotyczy: Pkt 16.12. i 16.16. OPZ:

Wnosimy o ujednoczenie, z jakich materiałów mają być wykonane stelaże foteli pasażerskich.

Czy w całości ”ze stali nierdzewnej-kwasoodpornej”, czy częściowo ”ze stali konstrukcyjnej zabezpieczonej powłoką gwarantującej odporność na wycieranie...”

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że wykreśla pkt 16.16. OPZ.

Pytanie nr 32

Dotyczy: Pkt 16.11 i 16.16. OPZ:

*Wnosimy o doprecyzowanie, czy fotele pasażerskie mają być z "wysokim oparciem" – w domyśle – fotele „międzymiastowe” – bez wymiennych wkładek oparcia, czy też – typowe dla autobusów miejskich - z wymiennymi wkładkami na siedzisku i oparciu.
Zapisy w pkt 16 są niespójne i prosimy o ich uporządkowanie.*

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ, określone w pkt 16.11. OPZ. Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje zamontowania w Pojazdach foteli z wysokim oparciem, bez wymiennych wkładek oparcia.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 16.15. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Fotele z miękkimi wkładkami w siedzisku i oparciu, wyposażone w gąbkę (piankę) lub inny materiał zmiękczejący pod tapicerką.”

Pytanie nr 33

Dotyczy: Pkt od 16.30. do 16.33. OPZ:

Wnosimy o ograniczenie miejsc na rower do jednego miejsca ze stojakiem i pasami do jego przymocowania. Jest to standardowe rozwiązanie dla autobusu miejskiego długości 12 m.

Uzasadnienie

Umieszczenie na stosunkowo niewielkiej opisanej przestrzeni (o wymiarach wymaganych Regulaminem 107, a nawet- przy zastosowaniu maksymalnej przestrzeni możliwej do wygenerowania w wymaganym typie autobusu, biorąc pod uwagę wymaganą minimalną liczbę siedzeń pasażerskich): 2 wózków (inwalidzki i dziecięcy), minimum 3 rowerów, automatu biletowego i 2 siedzeń rozkładanych – wszystko przy "zachowaniu minimalnych wymaganych przestrzeni do przewozu wózka dziecięcego lub inwalidzkiego" jest fizycznie niemożliwe.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. pkt 16.7. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Strefa wydzielona pod stanowisko dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego oznakowana odpowiednim piktogramem w kolorze żółtym.”

- b. pkt 16.30. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Wielkość wydzielonego miejsca (stanowiska) powinna umożliwiać przewóz jednego wózka inwalidzkiego lub jednego wózka dziecięcego.”

- c. 16.31. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„W przestrzeni przeznaczony do przewozu wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego mają znajdować się dwa siedzenia uchylne, które będą przymocowane do ściany bocznej (nie wliczane do liczby miejsc siedzących, w tym dostępnych z niskiej podłogi oraz ogólnej liczby miejsc).”

- d. pkt 16.32. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Wydzielona przestrzeń do przewozu minimum 1 szt. roweru, wyposażona w stojak wykonany ze stali nierdzewnej, umieszczony w okolicy drzwi II. Zamawiający dopuszcza inną lokalizację. Szczegóły do ustalenia z Zamawiającym.”

Pytanie nr 34

Dotyczy: Pkt 16.41. OPZ:

Wnosimy o dokonanie przez Zamawiającego wyboru – czy poręcze mają być wykonane ze stali nierdzewnej, czy też lakierowane w kolorze żółtym – i stosowną modyfikację OPZ.

Lakierowanie poręczy ze stali nierdzewnej jest niezasadne i niepotrzebnie podraża przedmiot zamówienia. Poręcze w części powyżej podłogi nie są narażone na negatywne skutki czynników zewnętrznych (korozję), dlatego z powodzeniem mogą być wykonane z tańszej i lżejszej stali konstrukcyjnej malowanej w dowolnym kolorze.

Jako najkorzystniejsze rozwiązanie proponujemy zastosowanie poręczy ze stali nierdzewnej bez ich malowania na kolor żółty, przy jednoczesnym zapewnieniu ich kontrastowości poprzez światła LED wymagane przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 16.41. zdanie pierwsze OPZ otrzymuje następujące brzmienie:

„Poręcze winny być wykonane ze stali nierdzewnej.”

Pytanie nr 35

Dotyczy: Pkt 16.46. OPZ:

Opis zawiera kolejne (patrz pkt 14.14) powtórzenie wymagania poręczy ograniczającej przebywanie pasażerów na przednim pomoście w bezpośrednim sąsiedztwie przedniej szyby.

Zabudowa kabina kierowcy, jak już argumentowano, wymusza swą konstrukcją brak możliwości przebywania pasażerów w obrębie pierwszej połówki pierwszych drzwi.

Ponadto Zamawiający, pisząc o alternatywnym rozwiązaniu przy zastosowaniu drzwi pojedynczych, zaprzecza wymogowi drzwi odpowiedniej szerokości, opisanemu w pkt 19.1.

Reasumując - wnosimy o uporządkowanie zapisów poprzez:

- **Usunięcie pkt 14.14 (bezzasadnego z uwagi na konstrukcję kabiny);**
- **Modyfikację zapisu pkt 16.46 na następujący:**

”Wychylny ogranicznik (tzw. ”kowbojka”- oddzielająca przestrzeń pasażerską i uniemożliwiająca pasażerom przebywanie w obrębie pierwszych drzwi zamontowana na wysokości poręczy za przednimi drzwiami)”

Taka modyfikacja zapisu pozwoli Zamawiającemu osiągnąć zamierzony cel, tj. możliwość obserwacji przez kierowcę prawej strony pojazdu, na całej powierzchni przednich drzwi.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 14.14. OPZ, zgodnie z odpowiedzią na pytanie 27 Zestawu 1 powyżej.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że wykreśla zdanie drugie pkt 16.46 OPZ.

Pytanie nr 36

Dotyczy: Pkt 19.44. OPZ:

Wnosimy o rezygnację z nieuprawnionego żądania szerokości drzwi min. 1200 mm.

Uzasadnienie

Regulamin 107 EKG ONZ precyzuje wymagania co do szerokości drzwi pasażerskich, nie precyzując, że musi ona wynosić min. 1200 mm.

Żądanie szerokości drzwi większej, niż wymagana prawem, jest ograniczaniem konkurencyjności w postępowaniu, a w przypadku tego postępowania – jego brakiem (gdyż wymagania tego nie spełnia jeden z dwóch podmiotów posiadających pojazdy hybrydowe).

Wnosimy o modyfikację zapisu na następujący:

”Efektywna szerokość drzwi dwuskrzydłowych (szerokość otworu drzwiowego dostępna dla pasażerów): zgodna z Regulaminem 107 EKG ONZ”.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Treść pkt. 19.44. OPZ nie pozostaje w sprzeczności z Regulaminem 107 EKG/ONZ.

Pytanie nr 37

Dotyczy: Pkt 20.8. OPZ:

Opis powtarza wymaganie z pkt 14.7. Wnosimy o wykreślenie jednego z punktów.

Ponadto wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania z szybą podwójną zespoloną jako alternatywy dla szyby ogrzewanej elektrycznie.

Jest to rozwiązanie prostsze od wymaganego z równoważną funkcjonalnością.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 38

Dotyczy: Pkt 20.12. OPZ:

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnej szyby przedniej jednoczęściowej, nie dzielonej w pionie i w poziomie- łącznie z przestrzenią na tablicę przednią.

Takie rozwiązanie umożliwi kierowcy znacznie lepszą widoczność, a Zamawiającemu/Operatorowi- prostszą logistykę części zamiennych (jedna pozycja katalogowa zamiast dwóch lub trzech).

Wymaganie szyby dzielonej jest w tym przypadku kolejnym ograniczeniem konkurencyjności w postępowaniu do jednego podmiotu (czyli de facto jej brakiem).

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 20.15. OPZ otrzymuje następujące brzmienie:

„Szyba przednia bezpieczna wykonana ze szkła wielowarstwowego, klejona (wg PN-85/B-13064 lub równoważnej).”

Pytanie nr 39

Dotyczy: Pkt 21.1 i 21.2. OPZ:

Wnosimy o usunięcie pkt 21.2. jako sprzecznego z pkt 21.1.

W pkt 21.1. Zamawiający wymaga klimatyzacji strefowej z podziałem na kabinę kierowcy i przestrzeń pasażerską z niezależnym sterowaniem i regulacją dla każdej ze stref.

Funkcję tę spełnia jedno urządzenie klimatyzacyjne na cały pojazd, posiadające jedną sprężarkę i jeden zespół skraplaczy, z oddzielnym parownikiem na miejsce pracy kierowcy, umieszczonym w przedniej nagrzewnicy (tzw. front boxie).

Wymaganie oddzielnych – skraplacza i sprężarki – jest rozwiązaniem niepotrzebnym, zwiększającym koszt pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że wykreśla pkt. 21.2. OPZ.

Pytanie nr 40

Dotyczy: Pkt 24.5. OPZ:

Wnosimy o wykreślenie tego zapisu. Autobus długości 12 m posiada jedną (przednią), co jest oczywiste i zapewnia możliwość manewrowania pojazdem.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Zamawiający wyjaśnia, że wymóg przewidziany w pkt. 24.5. OPZ ma charakter ogólny, dopuszczający określony rodzaj rozwiązania alternatywnego, nie wprowadza natomiast wymogu zastosowania kilku osi skrętnych. Wykonawca winien dostosować liczbę osi skrętnych do konstrukcji Pojazdu.

Pytanie nr 41

Dotyczy: Pkt 24.6. i 24.8. OPZ:

Wnosimy o wykreślenie jednego z punktów, gdyż zawierają one powtórzenie, oraz o scalenie całości wymagań.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 24.8. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Wszystkie opony jednej marki (producenta) i jednego rozmiaru, o jednakowym bieżniku, bliźniacze na tylnej osi. Nie jest dopuszczalne zastosowanie opon jednokierunkowych. Wszystkie opony na Pojeździe powinny być tego samego roku i tygodnia produkcji.”

Pytanie nr 42

Dotyczy: Pkt 34.7. OPZ:

Prosimy o sprecyzowanie, ilu sztuk jednorazowych ustników na każdy pojazd wymaga Zamawiający. Obecny zapis mówi : „15/2000 sztuk.”, co jest niezrozumiałe i budzi uzasadnione wątpliwości interpretacyjne.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 34.7. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć min. 2000 sztuk jednorazowych ustników na każdy Pojazd, min. 1 szt. rezerwowego alkomatu oraz oprogramowanie umożliwiające analizę zarejestrowanych danych lub dostęp do tych danych przez strony www przez okres nie krótszy niż 10 lat.”

Pytanie nr 43

Dotyczy: Pkt od 36.2. do 36.4. OPZ:

Wnosimy o wykreślenie tych punktów jako sprzecznych z zasadami Pzp.

Uzasadnienie

Zapisy stanowią zbiór określeń będących subiektywną oceną osób po stronie Zamawiającego. Jakie konsekwencje mogą grozić Wykonawcy w przypadku, gdy kształt pojazdu nie będzie „źródłem pozytywnych emocji” u jednego bądź grupy członków komisji odbierającej pojazdy, lub też stylizyka wnętrza pojazdu nie będzie wyrazista bądź cechować ją będą „elementy przesytu”? Trudności interpretacyjne wywołuje również obowiązek takiej konstrukcji kształtu pojazdu, który „winien być najlepszym połączeniem wymagań technicznych, oczekiwań estetycznych i ekonomicznych”, a ich postrzeganie powinno być odbierane jako „nowoczesne w odniesieniu do najlepszych przykładów wzornictwa przemysłowego”; „ekstrawaganckie elementy stylizyki



zewewnętrznej oraz wewnętrznej” także trudno zakwalifikować jako precyzyjny opis przedmiotu zamówienia.

Zamawiający, zgodnie z art. 239 ust. 1 i art. 240 ust. 1 i 2 Pzp winien stosować obiektywne, możliwe do weryfikacji elementy opisu przedmiotu zamówienia i kryteriów oceny ofert.

W tym przypadku na etapie składania ofert i podpisywania umowy weryfikacja, czy przedmiot zamówienia spełni, czy też nie, subiektywną ocenę co do oczekiwań estetycznych i ”wywołania pozytywnych emocji”, jest niemożliwa.

Reasumując, wnosimy o usunięcie ww. zapisów.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. wykreśla pkt. 36.2. – 36.4. OPZ,
- b. pkt. 36.5. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Design nadwozia oraz wnętrza Pojazdów winien być zgodny z barwami Województwa Łódzkiego. Kolorystyka oraz materiały wykończeniowe do uzgodnienia z Zamawiającym. Zamawiający wymaga dodatkowo oznakowania Pojazdu zgodnie z wytycznymi Programu Rządowego Fundusz Polski Ład: program Inwestycji Strategicznych.”

Pytanie nr 44

Dotyczy: Pkt 38.1. lit. a. OPZ:

Prosimy o sprecyzowanie, co Zamawiający ma na myśli pod pojęciem ”telemetria”.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem „telemetrii” należy rozumieć zbieranie i wysyłanie danych z systemów pokładowych w czasie rzeczywistym. Do takich danych należą np. prędkość pojazdu, kierunek ruchu (azymut).

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 38.1. lit. a. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„telemetria (pełna lista wysyłanych sygnałów do ustalenia z Zamawiającym)”

Pytanie nr 45

Dotyczy: Pkt 38.5. OPZ:

Wnosimy o wykreślenie tego punktu oraz o przyjęcie naszej argumentacji z pkt 15.

System zaproponowany przez nas w pkt 15 powyżej zapewnia maksymalne bezpieczeństwo użytkowników ruchu przy jednoczesnym zachowaniu bezpieczeństwa pasażerów (zwłaszcza stojących).

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt 38.5. OPZ, zgodnie z odpowiedzią na pytanie 18 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 46

Dotyczy: Pkt 38.7. OPZ:

Wnosimy o wykreślenie tego punktu, jako że stanowi kopię pkt 11.3.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że dokonał zmiany pkt. 11.3. OPZ zgodnie z treścią odpowiedzi na pytanie 21 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 47

Dotyczy: Pkt 40.3. OPZ:

Wnosimy o rezygnację przez Zamawiającego z papierowych wersji dokumentacji określonej w lit. h) i j).

Instrukcje warsztatowe i katalogi części są dostępne w wersji online, podlegającej bieżącej aktualizacji. W celu dostarczenia wersji papierowych konieczne byłoby ich wydrukowanie z wersji online.

Powoduje to, iż na dzień wydruku katalogi te byłyby już nieaktualne.

Ponadto 3 komplety wersji papierowych stanowiłyby kilkadziesiąt tysięcy stron wydruku, a więc ok. 70 segregatorów papieru, co jest zaprzeczeniem poprawy jakości środowiska naturalnego, która to idea przyświeca realizacji tego projektu przez Zamawiającego. Ponadto wygenerowałoby to określone niepotrzebne koszty po stronie Wykonawcy.

Nadmieniamy, że istnieje możliwość dokonania wydruku dowolnego fragmentu/strony dokumentacji w dowolnym czasie.

Odpowiedź:

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. pkt. 40.3. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu następującą dokumentację:

- a. zaświadczenie o klasie Pojazdu - po 1 egz. w formie papierowej na każdy Pojazd oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,**
- b. dokumenty niezbędne dla dokonania rejestracji Pojazdów w Polsce - po 1 egz. W formie papierowej na każdy Pojazd oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,**
- c. karty gwarancyjne Pojazdu - po 1 egz. w formie papierowej na każdy Pojazd oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,**
- d. karty gwarancyjne dla elementów wyposażenia dodatkowego (m. in. system informacji pasażerskiej, monitoring, biletomaty, kasowniki), nie objętych gwarancją fabryczną producenta Pojazdów - po 1 egz. w formie papierowej na każdy Pojazd oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,**
- e. specyfikację techniczną Pojazdu z opisem wszystkich elementów wraz z ich nazwami technicznymi oraz rysunkami przedstawiającymi Pojazdy z podaniem podstawowych wymiarów we wszystkich rzutach oraz rzut pionowy z rozplanowaniem wnętrza (siedzeń) oferowanego Pojazdu - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, do dnia 15 listopada 2022 roku,**
- f. schematy wraz z opisem: instalacji elektrycznej, układu pneumatycznego, układu ogrzewania, układu chłodzenia, układu klimatyzacji, układu zawieszenia, układu smarowania, układu napędowego, rozplanowania przestrzeni pasażerskiej wraz z zaznaczeniem istotnych miejsc dla świadczonych usług, układu sterowania drzwiami, rozmieszczenia elementów sterowania w kabinie kierowcy ze szczególnym uwzględnieniem wskaźników, kontrolki, elementów sterujących urządzeniami Pojazdu oraz paneli sterujących i kontrolnych wszystkich urządzeń dodatkowych i systemów elektronicznych, na wszystkich deskach rozdzielczych**

- i pulpitych występujących na stanowisku kierowcy - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, do dnia 15 listopada 2022 roku,*
- g. instrukcje obsługi: Pojazdu, urządzeń zamontowanych w Pojeździe, postępowania kierowcy Pojazdu na wypadek powstania pożaru Pojazdu - 1 egz. W formie elektronicznej i dostęp on-line, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,*
- h. instrukcje warsztatowych napraw i obsługi Pojazdu, wszystkich zespołów, urządzeń i układów w nim zainstalowanych wraz z katalogiem pracochłonności (norm czasowych na naprawy) - 1 egz. w formie elektronicznej i dostęp on-line, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- i. procedury obsługi technicznej pod względem ochrony przeciwpożarowej - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- j. katalogi części zamiennych każdego podzespołu ze wskazaniem danych teleadresowych najbliższego dla siedziby Zamawiającego dystrybutora części i autoryzowanego serwisu producenta - w odniesieniu do podzespołów wyprodukowanych dla producenta Pojazdu i zabudowanych w celu kompletacji Pojazdu (podwykonawców), w szczególności dla podzespołów importowanych, w języku polskim – 1 egz. w formie elektronicznej i dostęp on-line, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- k. wykaz wytycznych dotyczących siły adhezji folii samoprzylepnych lub wykaz asortymentu folii samoprzylepnych dopuszczonych do wyklejania reklam, dostępnych na rynku polskim - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- l. atesty niepalności dla wszystkich wymaganych materiałów niepalnych i trudnopalnych użytych do produkcji Pojazdu zgodnie z wymaganiami homologacyjnymi typu pojazdu zgodnie z Regulaminem nr 118 EKG/ONZ - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- m. karty charakterystyki produktu wszystkich substancji chemicznych zastosowanych w Pojeździe - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu.”*
- b. § 7 ust. 3 IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:
- „Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu następującą dokumentację:**
- a. zaświadczenie o klasie Pojazdu - po 1 egz. w formie papierowej na każdy Pojazd oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,*
- b. dokumenty niezbędne dla dokonania rejestracji Pojazdów w Polsce - po 1 egz. W formie papierowej na każdy Pojazd oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,,*
- c. karty gwarancyjne Pojazdu - po 1 egz. w formie papierowej na każdy Pojazd oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,- ,*
- d. karty gwarancyjne dla elementów wyposażenia dodatkowego (m. in. system informacji pasażerskiej, monitoring, biletomaty, kasowniki), nie objętych gwarancją fabryczną producenta Pojazdów - po 1 egz. w formie papierowej na każdy Pojazd oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,*
- e. specyfikację techniczną Pojazdu z opisem wszystkich elementów wraz z ich nazwami technicznymi oraz rysunkami przedstawiającymi Pojazdy z podaniem podstawowych wymiarów we wszystkich rzutach oraz rzut pionowy z rozplanowaniem wnętrza (siedzeń) oferowanego Pojazdu - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, do dnia 15 listopada 2022 roku,*
- f. schematy wraz z opisem: instalacji elektrycznej, układu pneumatycznego, układu ogrzewania, układu chłodzenia, układu klimatyzacji, układu zawieszenia, układu*

- smarowania, układu napędowego, rozplanowania przestrzeni pasażerskiej wraz z zaznaczeniem istotnych miejsc dla świadczonych usług, układu sterowania drzwiami, rozmieszczenia elementów sterowania w kabinie kierowcy ze szczególnym uwzględnieniem wskaźników, kontrolki, elementów sterujących urządzeniami Pojazdu oraz paneli sterujących i kontrolnych wszystkich urządzeń dodatkowych i systemów elektronicznych, na wszystkich deskach rozdzielczych i pulpitych występujących na stanowisku kierowcy - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, do dnia 15 listopada 2022 roku,*
- g. instrukcje obsługi: Pojazdu, urządzeń zamontowanych w Pojeździe, postępowania kierowcy Pojazdu na wypadek powstania pożaru - 1 egz. w formie elektronicznej i dostęp on-line, nie później niż w dniu dostawy danego Pojazdu,*
- h. instrukcje warsztatowych napraw i obsługi Pojazdu, wszystkich zespołów, urządzeń i układów w nim zainstalowanych wraz z katalogiem pracochłonności (norm czasowych na naprawy) - 1 egz. w formie elektronicznej i dostęp on-line, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- i. procedury obsługi technicznej pod względem ochrony przeciwpożarowej - 1 egz. W formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- j. katalogi części zamiennych każdego podzespołu ze wskazaniem danych teleadresowych najbliższego dla siedziby Zamawiającego dystrybutora części i autoryzowanego serwisu producenta - w odniesieniu do podzespołów wyprodukowanych dla producenta Pojazdu i zabudowanych w celu kompletacji Pojazdu (podwykonawców), w szczególności dla podzespołów importowanych, w języku polskim – 1 egz. w formie elektronicznej i dostęp on-line, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- k. wykaz wytycznych dotyczących siły adhezji folii samoprzylepnych lub wykaz asortymentu folii samoprzylepnych dopuszczonych do wyklejania reklam, dostępnych na rynku polskim - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- l. atesty niepalności dla wszystkich wymaganych materiałów niepalnych i trudnopalnych użytych do produkcji Pojazdu zgodnie z wymaganiami homologacyjnymi typu pojazdu zgodnie z Regulaminem nr 118 EKG/ONZ - 1 egz. W formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu,*
- m. karty charakterystyki produktu wszystkich substancji chemicznych zastosowanych w Pojeździe - 1 egz. w formie papierowej oraz 1 egz. w formie elektronicznej, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu.”*
- c. pkt. 40.4. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:
- „Dokumentacja winna być sporządzona w języku polskim, w formie papierowej, z wyłączeniem dokumentacji wskazanej w pkt. 40.3. lit. g. h. i j. OPZ, oraz w formie elektronicznej w formacie PDF i z dostępem on-line (pkt. 40.3. lit. g. h. i j. OPZ).”*
- d. § 7 ust. 4 IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:
- „Dokumentacja, o której mowa w ust. 1-3 niniejszego paragrafu, winna zostać sporządzona w języku polskim, w wersji papierowej, z wyłączeniem dokumentacji wskazanej w pkt. 40.3. lit. g. h. i j. OPZ, oraz w wersji elektronicznej w formacie pdf, nagrana na nośniku uzgodnionym z Zamawiającym i z dostępem on-line (pkt. 40.3. lit. g. h. i j. OPZ), w sposób umożliwiający wielokrotne kopiowanie.”*
- e. wykreśla § 7 ust. 5 IPU,
- f. pkt. 40.5. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„W przypadku gdy dokumentacja techniczna Pojazdu będzie aktualizowana w formie elektronicznej on-line, Wykonawca winien zapewnić Zamawiającemu pełny, nieograniczony w czasie dostęp do serwisu.”

g. §7 ust. 6 IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„W przypadku aktualizacji dokumentacji technicznej Pojazdu w formie elektronicznej on-line, Wykonawca w ramach Ceny Dostawy zapewni Zamawiającemu pełny, nieograniczony w czasie dostęp do serwisu.”

h. §7 ust. 7 IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Katalogi części zamiennych powinny umożliwiać łatwe wyszukiwanie części, ewentualną rozbudowę czy potrzebne uzupełnienia. Wykonawca zobowiązuje się do dokonywania aktualizacji katalogu wraz z wprowadzanymi zmianami.”

Pytanie nr 48

Dotyczy: Pkt 40.5. OPZ:

Wnosimy o precyzyjne określenie, na jaki okres Wykonawca ma zapewnić nieodpłatny dostęp do serwisu z aktualizacją dokumentacji.

Określenie: "przez cały okres eksploatacji" jest nieprecyzyjne i powoduje brak możliwości wyliczenia kosztu tego nieodpłatnego dostępu Zamawiającego do serwisu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt 40.5. OPZ, zgodnie z odpowiedzią na pytanie 47 Zestawu 1 powyżej.

Zestaw 2

Pytanie nr 1

W punkcie 16.14 OPZ zapisano wymóg 100.000 cykli Martindalea. Czy Zamawiający przyjmie 5-letnią gwarancję udzieloną na tkaninę, niezależną od gwarancji całopojazdowej, jako spełnienie tego zapisu?

Uzasadnienie: Zwyczajowo przyjęto używać się cykli testu Martindale'a dla określenia żywotności tkaniny. Lepszą jednak ochronę Zamawiający uzyskuje dzięki zastosowaniu wydłużonej gwarancji, która pokrywa wszelkie zniszczenia (niezwiązane np. z wandalizmem) tapicerki, która podlega ewentualnej wymianie.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 2

W punkcie 16.14 wymienia normę DIN EN ISO 13937-3 dla określenia odporności na rozerwanie. Czy Zamawiający przyjmują normę BS EN ISO 13938-1, jako równoznaczną i spełniającą wymagania SIWZ?

Odpowiedź:

Zamawiający uznaje normę BS EN ISO 13938-1 za równoważną normie DIN EN ISO 13937-3.

Zestaw 3

Pytanie nr 1

Dotyczy: Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 27.13.

Prosimy o informację czy zamawiający dopuści zastosowanie rejestratora video z funkcją POE (PowerOverEthernet) zamiast POC (PowerOverCoaxial)? Większość dostępnych na rynku rozwiązań oferuje funkcję POE dlatego możliwość zastosowania takiego rejestratora zdecydowanie zwiększy konkurencyjność w tym zakresie.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 2

Dotyczy: Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 27.3.

Prosimy o informację czy zamawiający dopuści system monitoringu wizyjnego, który będzie umożliwiał przesyłanie archiwalnych nagrań na serwer w formie plików zamiast wykorzystywania serwera proxy RTSP?

Proponowane rozwiązanie zapewni zamawiającemu możliwość podglądu archiwalnych nagrań i zrealizuje oczekiwaną funkcję.

Zwracamy uwagę, że określanie konkretnej technologii przesyłania nagrań zdecydowanie ogranicza wybór dostawców systemu monitoringu co wpłynie negatywnie na konkurencyjność.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 3

Dotyczy: Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 27.3.e.:

Zamawiający opisując funkcjonalność systemu emisji informacji oczekuje dostarczenia rozwiązania umożliwiającego ustawianie liczby emisji spotu. Prosimy o doprecyzowanie, czy zamawiający uzna za prawidłowe dostarczenie oprogramowania, za pomocą którego będzie możliwe zdefiniowanie scenariusza definiującego czas i częstotliwość emisji zdjęć plansz i filmów reklamowych w określonych sekwencjach?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje rozwiązania z otwartym API, umożliwiającym zarządzanie systemem emisji informacji z poziomu innych aplikacji, w związku z czym Wykonawca zobowiązany jest przedstawić pełną dokumentację API. Zamawiający nie dopuszcza proponowanego przez Wykonawcę rozwiązania.

Zestaw 4

Pytanie nr 1

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie §3 ust. 9 Umowy, zgodnie z którym „W trakcie produkcji Pojazdów wykonane być winny wszystkie niezbędne badania i próby. Pojazdy winny przejść przedmiotowe badania i próby pomyślnie.” – czy Zamawiający ma na myśli konkretne badania i próby, jakie przejść powinny pojazdy, czy też ich określenie pozostawia Wykonawcy?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem „niezbędne badania i próby” należy rozumieć badania i próby niezbędne do uzyskania homologacji ewentualnie rejestracji Pojazdu w Polsce.

Pytanie nr 2

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 ust. 2 Umowy poprzez zastrzeżenie analogicznego obowiązku współdziałania Zamawiającego z Wykonawcą, zgodnie z dobrym obyczajem kupieckim i zasadą

lojalności kontraktowej. Obowiązek współdziałania z kontrahentem powinien być wspólny dla obu stron umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że §4 ust. 2 IPU zdanie pierwsze otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Przy wykonywaniu Umowy Strony zobowiązane są do współdziałania zgodnie z dobrym obyczajem kupieckim oraz zasadą lojalności kontraktowej.”

Pytanie nr 3

Wykonawca wnosi o zmianę w §4 ust. 3 Umowy poprzez dodanie po słowach: „należycie wykonany przedmiot Umowy” słów: „i terminowo zapłacić Cenę Dostawy”.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Zamawiający wyjaśnia, że zobowiązanie do zapłaty Ceny Dostawy należy do istotnych postanowień umowy dostawy i jest wyraźnie uregulowane w § 11 i 12 IPU. Terminowość zapłaty Ceny Dostawy zabezpieczona jest poprzez obowiązek zapłaty przez Zamawiającego ewentualnych odsetek ustawowych za opóźnienie w transakcjach handlowych.

Pytanie nr 4

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego treści §4 ust. 4 Umowy, zgodnie z którym Wykonawca zobowiązany jest umożliwić upoważnionym przedstawicielom Zamawiającego wgląd do dokumentów, w tym dokumentów finansowych, związanych z realizacją Umowy. – Wykonawca wskazuje, że z postanowienia tego nie wynika zakres dokumentów, do których wgląd miałby mieć Zamawiający. Wykonawca nie może przyjąć na siebie tak niedookreślonego obowiązku, bowiem dokumenty finansowe związane z realizacją Umowy przez każdego interpretowane mogą być w odmienny sposób, same natomiast dokumenty zawierać mogą istotne z punktu widzenia Wykonawcy informacje, kluczowe dla jego działalności gospodarczej i ochrony interesów majątkowych. Jednocześnie zobowiązanie takie nie znajduje uzasadnienia z punktu widzenia zobowiązania Wykonawcy do należytej realizacji przedmiotu umowy. Wykonawca wnosi o rozważenie przez Zamawiającego usunięcie ww. postanowienia z treści Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że §4 ust. 4 IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„W przypadku kontroli projektu „Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup autobusów hybrydowych” przez upoważnione instytucje, Wykonawca zobowiązany będzie umożliwić kontrolującym wgląd do dokumentów, w tym dokumentów finansowych, związanych z realizacją Umowy.”

Pytanie nr 5

Wykonawca wnosi o zmianę w §5 ust. 2 Umowy poprzez usunięcie z jego treści słów: „bez zastrzeżeń”, użytych w odniesieniu do protokołu odbioru końcowego. 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. Uzależnianie odbioru pojazdów od braku zastrzeżeń Zamawiającego jest przy tym praktyką powszechnie krytykowaną przez orzecznictwo sądów powszechnych.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 6

Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 3 Umowy poprzez usunięcie przez Zamawiającego lit. d) z powyższego postanowienia umownego. Zgodnie z nim Wykonawca obowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu, w ramach Ceny Dostawy, m.in. karty gwarancyjne z wpisanymi numerami fabrycznymi dla wszystkich podzespołów i urządzeń zamontowanych w Pojeździe. Wiedzą notoryjną jest, że autobus jest pojazdem składającym się z tysięcy części i podzespołów, a spisanie (a następnie wpisanie w treść karty gwarancyjnej) wszystkich podzespołów i urządzeń z numerami fabrycznymi **jest niemożliwe**. Tworzenie takich dokumentów, które nie są Zamawiającemu potrzebne, jest nieuzasadnione celami umowy, w tym zapewnieniem należytej ochrony praw Zamawiającego i umożliwieniem mu realizacji uprawnień gwarancyjnych. Dodatkowo z obecnego brzmienia umowy nie wynika, czy Wykonawca jest przy tym obowiązany dostarczyć karty gwarancyjne z wpisanymi numerami fabrycznymi dla wszystkich podzespołów i urządzeń – przykładowo – systemu informacji pasażerskiej, który może być i z reguły jest objęty odrębną kartą gwarancyjną.

Wydaje się, że Zamawiającemu chodziło o „dodatkowe” wyposażenie autobusów, dostarczane przez dostawców zewnętrznych np i system informacji pasażerskiej czy system monitoringu.

Natomiast pozostałe komponenty użyte do budowy autobusu są objęte gwarancją producenta całego pojazdu i nie podlegają gwarancji indywidualnej.

Biorąc pod uwagę powyższą argumentację wnosimy -jak na wstępie - o wykreślenie ww. zapisu, względnie – o jego modyfikację na następujący:

„karty gwarancyjne dla elementów wyposażenia dodatkowego (system informacji pasażerskiej, monitoring), nie objętych gwarancją fabryczną Producenta Pojazdów”.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 40.3. OPZ oraz §7 ust. 3 IPU zgodnie z odpowiedzią napytanie 47 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 7

Wykonawca ponawia złożony wcześniej odrębnie wniosek dotyczący postanowień OPZ, które powielone zostały w Umowie, a to:

a. pkt 40.3 OPZ, który powielony został w §7 ust. 3 lit. h) i f) Umowy, tj. dostarczenia instrukcji warsztatowych i katalogów części w formie papierowej, a także

b. pkt 40.5 OPZ, powielonego w §7 ust. 6 Umowy, polegającego na konieczności zapewnienia pełnego dostępu do serwisu przez cały okres eksploatacji Pojazdów.

Ad. a) Jak wskazywano uprzednio Instrukcje warsztatowe i katalogi części są dostępne w wersji online, podlegającej bieżącej aktualizacji. W celu dostarczenia wersji papierowych konieczne byłoby ich wydrukowanie z wersji online.

Powoduje to, iż na dzień wydruku katalogi te byłyby już nieaktualne.

Ponadto 3 komplety wersji papierowych stanowiłyby kilkadziesiąt tysięcy stron wydruku, a więc ok. 70 segregatorów papieru, co jest zaprzeczeniem poprawy jakości środowiska naturalnego, która to idea przyświeca realizacji tego projektu przez Zamawiającego. Ponadto wygenerowałoby to określone niepotrzebne koszty po stronie Wykonawcy.

Nadmieniamy, że istnieje możliwość dokonania wydruku dowolnego fragmentu/strony dokumentacji w dowolnym czasie.

Ad. b) pojęcie „okresu eksploatacji Pojazdów” jest niedookreślone, a Wykonawcy nie jest wiadome, jaki jest zakładany przez Zamawiającego okres eksploatacji autobusów, co niejako czyni zobowiązanie Wykonawcy określone w tym punkcie zobowiązaniem bezterminowym i nie pozwala Wykonawcy na wyliczenie kosztu nieodpłatnego dostępu Zamawiającego do serwisu. Wykonawca zwraca się zatem o precyzyjne określenie, na jaki okres Wykonawca ma zapewnić nieodpłatny dostęp do serwisu z aktualizacją dokumentacji.

Biorąc pod uwagę praktykę stosowaną w postępowaniach na dostawy autobusów proponujemy zastąpienie w ww. zapisie pojęcia „okres eksploatacji Pojazdów” pojęciem „okres udzielonej gwarancji na Pojazdy”.

Spowoduje to ograniczenie kosztu subskrypcji katalogu do okresu gwarancji na autobusy. Po tym okresie Zamawiający będzie mógł korzystać odpłatnie z wersji online lub – nieodpłatnie- z wersji offline katalogu i instrukcji

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 40.3. lit. d. OPZ i § 7 ust. 3 lit. d. IPU zgodnie z odpowiedzią na pytanie 47 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 8

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego §8 ust. 1 Umowy, zgodnie z którym Zamawiającemu przysługuje prawo nadzorowania całego procesu produkcyjnego Pojazdów u Wykonawcy i jego podwykonawców – czy intencją Zamawiającego jest w istocie sprawowanie nadzoru, czy też dokonywanie kontroli, gdyż pojęcia te nie są synonimiczne?

Jednocześnie Wykonawca wnosi o zmianę w postanowieniu poprzez zastrzeżenie, że kontrola dokonana może być nie więcej niż 2 razy w trakcie procesu produkcyjnego. Wykonawca podkreśla, że w przypadku, gdyby którakolwiek z czynności Wykonawcy budziła wątpliwości Zamawiającego, Zamawiający uprawniony będzie do skorzystania z innych instrumentów umownych, w tym zwrócenia się do Wykonawcy o udzielenie wyjaśnień i należyte współdziałanie w trakcie wykonywania umowy. Nie znajduje uzasadnienia natomiast z perspektywy celów i założeń umowy przyznanie Zamawiającemu uprawnienia do kontroli „dokumentacji” (w żaden sposób niedookreślonej), nie jest także wiadome na czym polegać miałyby kontrola uprawnień pracowników – Wykonawca wnosi w tym zakresie o stosowną modyfikację i usunięcie nieściśłych wyrażeń. Wykonawca ma przy tym na względzie treść kolejnego ustępu, zgodnie z którym szczegółowy sposób przeprowadzenia kontroli zostanie uzgodniony z Wykonawcą, tym niemniej nie określono kiedy do takiego uzgodnienia dojdzie, nie sposób więc wykluczyć sytuacji, że zostanie ono poczynione już po podpisaniu umowy – Wykonawca nie może natomiast na siebie przyjąć zobowiązania o tak niedookreślonej treści.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że §8 ust. 1 zdanie pierwsze IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Zamawiającemu przysługuje prawo kontrolowania całego procesu produkcyjnego Pojazdów u Wykonawcy, jego poddostawców i podwykonawców (kontrola materiałów, podzespołów, uprawnień pracowników, dokumentacji) przez upoważnionych przedstawicieli, nie częściej jednak niż 1 raz w miesiącu.”

Pytanie nr 9

Wykonawca wnosi o zmianę w §8 ust. 19 Umowy poprzez zastąpienie słów: „Wady Pojazdu” słowami: „Wady Istotne”. – przeszkodą do dokonania odbioru pojazdów powinny być tylko wady o istotnym charakterze, a nie usterki o drobnym charakterze, podlegające usunięciu już po dokonaniu dostawy.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 10

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 ust. 5 Umowy poprzez dostosowanie jego treści do §9 ust. 2 Umowy. Z jednego z postanowień wynika, że licencja uprawniająca do korzystania z oprogramowania Pojazdów ma być udzielona na czas życia Pojazdów, z drugiego natomiast, że licencja nie będzie miała charakteru czasowego.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że §9 ust. 2 IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Wykonawca w ramach Ceny Dostawy udzieli Zamawiającemu niewyłącznej 3 stanowiskowej licencji uprawniającej do korzystania z oprogramowania Pojazdów, obejmującej sublicencję na korzystanie z oprogramowania automatów biletowych, o którym mowa w ust. 1 lit. niniejszego paragrafu, którego twórcą nie jest Wykonawca, z prawem do udzielenia sublicencji w przypadku zlecenia osobie trzeciej usług utrzymania Pojazdów, w tym obsługi eksploatacyjnej, przeglądów oraz napraw, zbycia Pojazdu lub oddania go podmiotowi trzeciemu do korzystania na podstawie innego stosunku prawnego; licencja obejmować winna prawo do korzystania z oprogramowania Pojazdów na wszystkich polach eksploatacji znanych Stronom w dniu zawarcia Umowy, w tym określonych w art. 74 Ustawy Prawo autorskie, bez ograniczeń terytorialnych.”

Pytanie nr 11

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego treści §9 ust. 12 Umowy – zgodnie z którym Wykonawca zobowiązuje się do nieużywania wzorów i kolorystyki designu wnętrza i zewnątrz Pojazdów do celów niezwiązanych z realizacją niniejszej Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że §9 ust. 12 IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Wykonawca zobowiązuje się do nieużywania wzorów i kolorystyki designu wnętrza i zewnątrz Pojazdów do celów niezwiązanych z realizacją niniejszej Umowy, bez uprzedniej zgody Zamawiającego”.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że regulacja §9 ust. 12 IPU stanowi ograniczenie wykorzystywania przez Wykonawcę wzorów i kolorystyki designu do celów niezwiązanych z realizacją Umowy, przykładowo w celach reklamowych i marketingowych.

Pytanie nr 12

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego treści §10 ust. 2 Umowy, dotyczącego szkolenia uzupełniającego dla przeszkolonych kierowców. Czy szkolenie takie również dotyczyć będzie maksymalnie 10 wskazanych przez Użytkownika kierowców, a jego wymiar czasowy wynosić będzie co najmniej 40 godzin dla jednej osoby?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że szkolenie uzupełniające, o którym mowa w § 10 ust. 2 IPU przewidziane jest dla „przeszkolonych kierowców”, a zatem kierowców wskazanych uprzednio zgodnie z §10 ust. 1 IPU tj. w liczbie do 10 kierowców.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że §10 ust. 2 IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„W ramach Ceny Dostawy Wykonawca przeprowadzi także, w terminie uzgodnionym z Użytkownikiem, szkolenie uzupełniające dla przeszkolonych kierowców, o ile w terminie do trzech miesięcy po odbiorze ostatniego Pojazdu Użytkownik zgłosi Wykonawcy taką potrzebę w formie pisemnej lub drogą elektroniczną, w wymiarze czasowym niezbędnym do przeszkolenia wskazanych osób w zakresie tematycznym określonym przez Użytkownika, nie większym jednak niż określony §10 ust. 1 Umowy.”

Pytanie nr 13

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego §10 ust. 6 Umowy, dotyczący dodatkowego instruktażu osób wskazanych przez Użytkownika – czy dotyczyć on będzie, podobnie jak wcześniejsze szkolenia, określonej w §10 ust. 2 liczby osób i sprecyzowanego w nim zakresu godzinowego?

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w §10 ust. 6 IPU dodaje się nowe zdanie drugie w brzmieniu następującym:

„Dodatkowy instruktaż obejmować będzie do 10 osób wskazanych przez Użytkownika w wymiarze czasowym dostosowanym do zakresu zmian i modernizacji.”

Pytanie nr 14

Wykonawca wnosi o zmianę w §10 ust. 10 Umowy poprzez bardziej precyzyjne dookreślenie miejsca przeprowadzenia szkoleń – i wskazanie miasta, w obrębie którego szkolenia te będą się miały odbywać.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 15

Wykonawca wnosi o zmianę w §11 ust. 1 i 2 Umowy poprzez dodanie w nich ceny netto Pojazdu oraz Dostawy – w przypadku hipotetycznej zmiany stawki podatku VAT strony umowy odnosić się będą musiały do ceny netto przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 16

W nawiązaniu do wniosków poprzedzających Wykonawca wnosi o zmianę w §12 ust. 1 lit. b) poprzez usunięcie z jego treści słów: „bez zastrzeżeń”.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 17

Wykonawca wnosi o zmianę w §13 ust. 7 Umowy, poprzez zastrzeżenie, że wybór formy usunięcia wady pojazdu należeć będzie do Wykonawcy. Przyznanie Zamawiającemu uprawnienia do żądania wymiany pojazdu na wolny od wad przez cały okres gwarancji jest bardzo daleko idącą restrykcją, zbliżającą gwarancję do rękojmi.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. §13 ust. 7 IPU otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„W ramach udzielonej gwarancji Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia Wady Pojazdu albo wymiany wadliwego Pojazdu na Pojazd wolny od Wad - w przypadku Wady Istotnej, jeżeli Wady ujawnią się w terminach określonych w ust. 4 niniejszego paragrafu. Wykonawca zobowiązany jest do wymiany wadliwego Pojazdu na Pojazd wolny od Wad, o ile usunięcie Wady Pojazdu w drodze jego naprawy będzie niemożliwe. Każdy Pojazd oraz element Pojazdu podlegający wymianie zwracany jest nieodpłatnie Wykonawcy.”

- b. Rozdział III.1 Załącznika nr 8 do IPU otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„W ramach udzielonej gwarancji Wykonawca zobowiązany jest do usunięcia Wady Pojazdu albo wymiany wadliwego Pojazdu na Pojazd wolny od Wad - w przypadku Wady Istotnej, jeżeli Wady ujawnią się w terminach określonych w pkt II karty gwarancyjnej. Wykonawca zobowiązany jest do wymiany wadliwego Pojazdu na Pojazd wolny od Wad, o ile usunięcie Wady Pojazdu w drodze jego naprawy będzie niemożliwe. Każdy Pojazd oraz element Pojazdu podlegający wymianie zwracany jest nieodpłatnie Wykonawcy”

Pytanie nr 18

Wykonawca wnosi o zmianę w §13 ust. 12 Umowy poprzez zastąpienie słów: „min. 2” słowami: „min. 4”. – uznanie za wadę masową wad (bo do tego zmierza w istocie to postanowienie) wady pojawiającej się w jedynie 2 z 20 dostarczonych pojazdów jest bardzo daleką idącą restrykcją.

Jednocześnie Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że postanowienie to dotyczy wady zaistniałej w określonej w nim liczbie pojazdów w tym samym czasie.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że §13 ust. 12 IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„W przypadku wystąpienia w okresie gwarancji awarii systemowej, rozumianej jako awaria w min. 4 Pojazdach tych samych elementów, wykonujących tę samą funkcję, powstałych z tej samej przyczyny głównej w okresie 12 kolejnych miesięcy, poza uprawnieniami określonymi w ust. 7 niniejszego paragrafu, Użytkownikowi przysługuje prawo żądania nieodpłatnego usunięcia przez Wykonawcę przyczyn tych Wad oraz podjęcia wszelkich czynności zmierzających do zapobieżenia pojawieniu się takich Wad w przyszłości (np. dokonania zmian konstrukcyjnych, wymiany elementu pierwotnego na odpowiednią wersję) we wszystkich Pojazdach.”

Pytanie nr 19

Wykonawca wnosi o bezwzględne usunięcie postanowienia §13 ust. 15 Umowy, zgodnie z którym strony zgodnie wydłużają okresy rękojmi do okresów gwarancji wynikających z ust. 4. W miejsce kwestionowanego postanowienia Wykonawca proponuje wprowadzenie ustępu o następującej treści: „Strony zgodnie wyłączają odpowiedzialność Wykonawcy z tytułu rękojmi za wady fizyczne przedmiotu zamówienia”. W pierwszej kolejności Wykonawca podkreśla, że takie rozwiązanie gwarantuje pozostawienie Zamawiającemu pełni uprawnień z tytułu rękojmi za wady prawne przedmiotu zamówienia. Następnie: umowa przewiduje po stronie Zamawiającego szereg uprawnień gwarancyjnych, w pełni zabezpieczając interesy Zamawiającego na wypadek ewentualnych wad przedmiotu zamówienia – w tym na wypadek wystąpienia Wad Seryjnych. W takiej sytuacji nie znajduje uzasadnienia dodatkowe zastrzeżenie obowiązków wynikających z rękojmi (w szczególności rękojmi z tytułu wad fizycznych przedmiotu zamówienia). Prowadzi to do powielania obowiązków Wykonawcy, co siłą rzeczy znajdzie odzwierciedlenie w cenie oferty złożonej przez Wykonawcę – tego rodzaju sytuacja traktowana jest jako dodatkowe ryzyko wynikające z umowy i każdy z wykonawców uwzględni ją, tworząc ofertę.

Jednocześnie zaznaczamy, że zgodnie z przepisami kodeksu cywilnego możliwe jest wyłączenie bądź ograniczenie rękojmi w relacjach między profesjonalistami, do grona których należą zarówno Wykonawca, jak i Zamawiający, natomiast proponowane postanowienie nie wpłynie na zakres uprawnień Zamawiającego wynikających z wad prawnych przedmiotu zamówienia.

Na wypadek, gdyby Zamawiający nie uwzględnił wniosku o wyłączenie odpowiedzialności z tytułu rękojmi za wady fizyczne przedmiotu zamówienia, Wykonawca wnosi o skrócenie okresu obowiązywania rękojmi, który został obecnie przez Zamawiającego wydłużony do terminów wynikających z ust. 4 – do 24 miesięcy.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 20

Wykonawca wnosi o zmianę w §13 ust. 16 Umowy poprzez zastrzeżenie, że okres gwarancji rozpoczyna się od dnia podpisania protokołu odbioru końcowego Pojazdu, a nie protokołu odbioru końcowego Dostawy. W nawiązaniu również do wniosków poprzedzających wnosimy o usunięcie słów: „bez zastrzeżeń” z komentowanego postanowienia.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 21

Wykonawca wnosi o zmianę w §13 ust. 17 Umowy poprzez bezwzględne usunięcie z jego treści słów: „i rękojmi” – na wypadek nieuwzględnienia przez Zamawiającego jednego z poprzedzających wniosków.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 22

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że do szczególnych zewnętrznych czynników, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności, a o których mowa w §13 ust. 22 Umowy, zaliczają się wypadki/kolizje/stłuczki.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem „szczególnych zewnętrznych czynników, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności” należy rozumieć wszelkie zewnętrzne okoliczności, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności.

Pytanie nr 23

W nawiązaniu do wniosków poprzedzających Wykonawca wnosi o zmianę w §15 ust. 1 lit. a) i b) Umowy poprzez obniżenie wysokości zastrzeżonej w nim kary umownej z 1.000 zł do 300 zł.

Jako wspólne uzasadnienie dla wszystkich wniosków dotyczących kar umownych Wykonawca wskazuje na zasadę równego traktowania, wynikającą 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. Obniżenie wysokości kary umownej pozwoli natomiast na wypełnienie funkcji stymulacyjnej kary umownej bez jednoczesnego wypełniania funkcji represyjnej.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w zakresie § 15 ust. 1 lit. a. i b. IPU.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. §15 ust. 1 lit. c. IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„w przypadku zwłoki w dostawie Pojazdów wraz z systemem biletowym, pozostałym oprogramowaniem i licencjami w stanie wolnym od Wad, w stosunku do terminu dostawy określonego w Umowie – karę umowną w wysokości 0,5 % ceny Pojazdu netto za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w dostawie danego Pojazdu”.

- b. §15 ust. 1 lit. e. IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„w przypadku odstąpienia od Umowy w związku z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem dostawy Pojazdów – karę umowną w wysokości 10 % ceny Dostawy netto.”

- c. §15 ust. 2 zdanie drugie IPU otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Łączna wysokość kar umownych nie może przekroczyć 20% ceny Dostawy netto.”

Pytanie nr 24

Wykonawca wnosi o zmianę w §15 ust. 1 lit. c) Umowy poprzez obniżenie zastrzeżonej w nim kary umownej z 0,5% do 0,2%, a także zastrzeżenie, że kara ta liczona będzie od wartości netto, a nie brutto.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany §15 ust. 1 lit. c. IPU zgodnie z odpowiedzią na pytanie 23 Zestawu 4 powyżej.

Pytanie nr 25

Wykonawca wnosi o zmianę w §15 ust. 1 lit. d) Umowy poprzez obniżenie zastrzeżonej w nim kary umownej z 5.000 zł do 1.000 zł.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 26

Wykonawca wnosi o zmianę w §15 ust. 1 lit. e) i f) Umowy poprzez zastrzeżenie, że kara tak liczona jest od wartości netto, a nie brutto.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany §15 ust. 1 lit. e. IPU zgodnie z odpowiedzią na pytanie 23 Zestawu 4 powyżej. Lit. f. nie występuje w §15 ust. 1 IPU.

Pytanie nr 27

Wykonawca wnosi o zmianę w 15 ust. 6 Umowy poprzez zastrzeżenie, że strony zgodnie wyłączają możliwość dochodzenia odszkodowania z tytułu utraconych korzyści.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 28

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego §16 ust. 2 lit. a) Umowy, zgodnie z którym Wykonawca ponosić miałby odpowiedzialność za koszty naprawy innego pojazdu uszkodzonego wskutek kolizji z pojazdem wynikłej z Awarii Pojazdu – w tym o relację tego postanowienia do kwestii OC i AC pojazdów.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Zamawiający wyjaśnia, że nie chce tracić zniżek na ubezpieczenie z powodu okoliczności leżących po stronie Wykonawcy.

Pytanie nr 29

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego §16 ust. 2 lit. b) Umowy w tym dokonanie wykładni pojęcia „zderzenia się”.

Odpowiedź:

Zgodnie z definicją Wielkiego Słownika Języka polskiego (<https://wsjp.pl/haslo/podglad/zderzenie>) przez pojęcie „zderzenia się” należy rozumieć „uderzenie poruszającego się obiektu o jakiś inny obiekt”.

Pytanie nr 30

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie przez Zamawiającego §16 ust. 3 Umowy, w szczególności poprzez wskazanie, co uznaje za szkody w mieniu wynikłe w toku i w związku z realizacją Umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pojęcie szkody użyte w treści §16 ust. 3 IPU interpretować należy zgodnie z wypracowanym w doktrynie prawa cywilnego jej rozumieniem, jako wszelki uszczerbek w dobrach lub interesach prawnie chronionych, jakiego doznała dana osoba wbrew swojej woli. Odpowiedzialność Wykonawcy obejmuje wszelkie szkody wynikłe z nienależytego wykonania Umowy, w tym m. in. szkody w mieniu Zamawiającego powstałe na skutek wad Pojazdów, przykładowo wskutek zderzenia.

Pytanie nr 31

Wykonawca wnosi o usunięcie kary umownej zastrzeżonej w §16 ust. 7 Umowy, wskazując, że kara ta stanowi poniekąd przejaw dwukrotnego karania Wykonawcy za to samo przewinienie.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 32

Wykonawca wnosi o zmianę w §23 ust. 1 lit. b) poprzez:
c. wydłużenie określonego w nim terminu z 7 dni do 60 dni,
d. zastrzeżenie, że odstąpienie powinno być poprzedzone pisemnym wezwaniem z wyznaczeniem dodatkowego, nie krótszego niż 14 dni terminu na wykonanie obowiązków umownych pod rygorem odstąpienia.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. § 23 ust. 1 lit. b. otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„zwłoki Wykonawcy z dostawą Pojazdów wolnych od Wad trwającej dłużej niż 30 dni w stosunku do terminów dostawy określonych w Umowie - prawo odstąpienia winno być wykonane w terminie 28 dni liczonych od dnia, w którym terminy dostawy określone w Umowie zostały przez Wykonawcę przekroczone o 30 dni”

b. § 23 ust. 1 lit. c. otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„zwłoki Wykonawcy w wykonywaniu obowiązków wynikających z rękojmi za wady lub udzielonej gwarancji trwającego dłużej niż 30 dni w stosunku do terminów określonych w § 13 ust. 8 Umowy - prawo odstąpienia winno być wykonane w terminie 28 dni liczonych od dnia, w którym terminy określone w § 13 ust. 8 Umowy zostały przez Wykonawcę przekroczone o 30 dni”

Pytanie nr 33

Analogicznie do wniosku poprzedzającego Wykonawca wnosi o zmianę w §23 ust. 1 lit. c) oraz d) w sposób opisany we wniosku poprzedzającym.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany §23 ust. 1 lit. c. IPU zgodnie z odpowiedzią na pytanie 32 Zestawu 4 powyżej.

Pytanie nr 34

Wykonawca wnosi o zmianę w §23 ust. 2 Umowy poprzez usunięcie z jego treści słów: „lit. e”. Wykonawcy należne powinno być wynagrodzenie za wykonaną część zamówienia nie tylko wtedy, gdy nastąpi istotna zmiana okoliczności powodująca, że wykonanie umowy nie będzie leżeć w interesie publicznym, ale w każdym przypadku odstąpienia od umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 35

Wykonawca proponuje dokonanie w §22 Umowy zmiany i zastrzeżenie, że spory w sprawach majątkowych, w których zawarcie ugody jest dopuszczalne, będą kierowane do sądu powszechnego właściwego ze względu na siedzibę Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 36

Wykonawca wnosi o zmianę w Załączniku nr 6 do Umowy w części III ust. 3 poprzez obniżenie wysokości zastrzeżonej w nim kary umownej z 50.000 zł do 10.000 zł.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 37

Analogicznie do wniosku poprzedzającego Wykonawca wnosi o zmianę w Załączniku nr 7 do Umowy w części III ust. 3.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 38

Wykonawca wnosi o zmianę w Załączniku nr 8 w części II w ustępie 2 przez usunięcie słów: „bez zastrzeżeń”.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Zestaw 5

Pytanie nr 1

Pytanie do SWZ znak postępowania: ŁKA.ZIZ.271.591.2021 na „Dostawa 20 sztuk autobusów z napędem hybrydowym wraz z systemem biletowym”, czy autobusy dostarczone w ramach zamówienia będą realizowały analogiczne zadania przewozowe i na tych samych trasach jak autobusy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź sp. z o.o.?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że autobusy dostarczone w ramach zamówienia nie będą realizowały przewozów na tożsamych trasach co autobusy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź sp. z o.o.

Pytanie nr 2

Czy funkcjonalność urządzeń i systemów informacji pasażerskiej zainstalowane w autobusach dostarczanych dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej ma być kompatybilna z systemami i urządzeniami wykorzystywanymi obecnie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź sp. z o.o.?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że funkcjonalność urządzeń i systemów informacji pasażerskiej zainstalowanych w autobusach dostarczanych w ramach zamówienia nie musi być kompatybilna z systemami i urządzeniami wykorzystywanymi obecnie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź sp. z o.o.

Pytanie nr 3

Czy też autobusy kupowane w ramach postępowania ŁKA.ZIZ.271.591.2021 przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną będą realizować usługi przewozu pasażerów na zupełnie innych trasach niż autobusy MPK Łódź, a systemy i urządzenia zainstalowane w autobusach będą prezentować i realizować autonomiczną i dedykowaną informację pasażerską oczekiwaną i wymaganą przez Łódzką Kolej Aglomeracyjną?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że autobusy dostarczone w ramach zamówienia nie będą realizowały przewozów na zupełnie innych trasach co autobusy Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Łódź sp. z o.o. Systemy i urządzenia zainstalowane w dostarczonych autobusach winny być zgodne z wymaganiami OPZ, sporządzonego dla Postępowania. Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 2 Zestawu 5 powyżej brak jest wymogu kompatybilności z systemami i urządzeniami wykorzystywanymi obecnie przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź sp. z o.o.

Zestaw 6

Pytanie nr 1

Uprzejmie proszę o poprawienie oczywistej omyłki pisarskiej w treści SWZ w Rozdziale 17, ust. 17.20 lit b strona 20

17. AUTOMAT BILETOWY

17.20. Automat biletowy powinien umożliwić zakup biletu na relację Pojazdu, w którym znajduje się pasażer.

Oferta użytkownika powinna zostać ograniczona do zakupu biletów jednorazowych na przejazd do przystanku końcowego bez możliwości zakupu biletu powrotnego z możliwością modyfikacji oprogramowania o sprzedaż pełnej oferty użytkownika. Kroki zakupu biletu:

a. aplikacja powinna wskazywać przystanek początkowy (informacja o przystanku początkowym pobierana jest przez sygnał GPS). Pasażer wskazuje przystanek docelowy. Data zakupu = data wyjazdu;

b. klasa pociągu domyślnie ustawiona jako 2

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Zamawiający wyjaśnia, że Pojazdy będą realizowały przewozy zgodnie z rozkładem jazdy pociągów Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o. i sprzedaż biletów będzie prowadzona zgodnie z taryfą przewozową Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o., w której określony jest rodzaj i klasa pociągów, w tym klasa 2.

Zestaw 7

Pytanie nr 1

Zamawiający w rozdziale 12 opisuje wymagania dotyczące wadium. W przypadku składania wadium w formie gwarancji ubezpieczeniowej/bankowej prosimy o informację kto ma być beneficjentem tejże gwarancji. Czy beneficjentem ma być Województwo Łódzkie z siedzibą w Łodzi, Al. Piłsudskiego 8, 90-051 Łódź, czy Łódzka Kolej Aglomeracyjna z siedzibą w Łodzi, Al. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z Rozdziałem 12.5.5. lit. a IDW gwarancja ubezpieczeniowa/bankowa składana jako wadium winna wskazywać Zamawiającego jako beneficjenta gwarancji.

Pytanie nr 2

Czy Zamawiający zgodzi się aby Wykonawcy w części IV JEDZ ograniczyli się tylko do wypełnienia sekcji α – ogólne oświadczenie dotyczące wszystkich kryteriów kwalifikacji – i nie musieli wypełniać pozostałych sekcji w tej części JEDZ?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 3

*Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji **nie polega** Wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), Zamawiający nie żąda załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia (KRS, informacja z Krajowego Rejestru Karnego, ZUS, US, oświadczenia itd.) takiego podwykonawcy?*

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza stanowisko Wykonawcy.

Pytanie nr 4

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

Odpowiedź:

Zgodnie z treścią art. 78¹ § 2 kodeksu cywilnego, oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej tj. oświadczenie woli w postaci elektronicznej opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej. Wskazany przepis znajduje zastosowanie w przedmiotowym postępowaniu na zasadzie art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 11 września Prawo zamówień publicznych (t. jedn. Dz. U. z 2021 r., poz. 1129 z późn. zm.)

Pytanie nr 5

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:

Zamawiający dopuszcza złożenie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej, tj. jako dokument w postaci elektronicznej opatrzoney kwalifikowanym podpisem elektronicznym. Dokument taki spełnia wymagania określone w Rozdziale 22.4. IDW w zakresie złożenia oryginału gwarancji lub poręczenia.

Pytanie nr 6

W Zał. II do SWZ, punkt 42.1 i 42.6 oraz w Zał. III do SWZ, par 10 Zamawiający napisał:

*42.1. Wykonawca zobowiązany jest przeszkolić, w ramach ceny dostawy, do 10 wskazanych przez użytkownika kierowców z zakresu obsługi Pojazdów oraz do 5 wskazanych przez użytkownika osób z zakresu prawidłowej obsługi i napraw Pojazdów. Szkolenia mogą odbywać się w grupach.
42.6. Osoby delegowane na szkolenie z zakresu obsługi i napraw Pojazdów winny posiadać wymagane prawem*

6.1. W celu prawidłowego oszacowania kosztów oferty, prosimy doprecyzować ilu pracowników Zamawiającego należy przeszkolić w podanym wyżej zakresie.

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

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z treścią pkt. 42.1. OPZ oraz §10 ust. 1 IPU Wykonawca zobowiązany jest przeszkolić z zakresu prawidłowej obsługi i napraw Pojazdów do 5 osób wskazanych przez Użytkownika. Zamawiający potwierdza, że osoby wskazane przez Użytkownika posiadać będą uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP.

Pytanie nr 7

W Zał. III do SWZ, par. 10, ustęp 1 oraz w Zał. II do SWZ, punkt 40.6 Zamawiający napisał:

Wykonawca, nie później niż w dniu dostawy pierwszego Pojazdu, w ramach Ceny Dostawy dostarczy następujące oprogramowanie Pojazdów, według najnowszej wersji, wraz z licencjami na



okres eksploatacji Pojazdów oraz niezbędnymi urządzeniami i kompletnymi instrukcjami obsługi w języku polskim, a w przypadku instrukcji obsługi sporządzonych w innym języku wraz z ich tłumaczeniami na język polski:

a. centralne,

(...)

c. do diagnozowania układów pneumatycznych w Pojeździe,

d. do diagnozowania układów elektronicznych w Pojeździe,

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza, aby do diagnozy wyżej wymienionych układów dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne łączące w sobie wszystkie lub większość funkcji opisanych we wskazanych punktach.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

a. w pkt 40.6. OPZ dodaje nowe zdanie w brzmieniu następującym:

„Do diagnozy układów, o których mowa w lit. a., c.-d. i f., Wykonawca może dostarczyć urządzenie diagnostyczne, łączące w sobie wszystkie lub niektóre funkcje opisane w zdaniu pierwszym powyżej, ale w 3 szt.”.

b. w § 9 ust. 1 IPU dodaje nowe zdanie w brzmieniu następującym:

„Do diagnozy układów, o których mowa w lit. a., c.-d. i f., Wykonawca może dostarczyć urządzenie diagnostyczne, łączące w sobie wszystkie lub niektóre funkcje opisane w zdaniu pierwszym powyżej, ale w 3 szt.”.

Pytanie nr 8

W Zał III do SWZ, par. 13, ustęp 23 i 24 oraz w Zał. 8 do SWZ, rozdz. III, pkt 9 i 10 oraz w Zał. II do SWZ, punkt 39.6 i 39.7 Zamawiający napisał:

Gwarancja i rękojmia nie obejmują następujących materiałów eksploatacyjnych: wkłady filtrów, płyny eksploatacyjne, tj. oleje przekładniowy i hydrauliczny, płyn chłodzący, płyn do spryskiwaczy oraz smary, a także elementów ulegających normalnemu zużyciu podczas eksploatacji Pojazdów zgodnie z ich przeznaczeniem oraz instrukcją obsługi. Strony zgodnie ustalają, że za normalne uznaje się zużycie następujących elementów po osiągnięciu przebiegu lub czasu eksploatacji odpowiednio:

a. bezpieczniki - bez limitu,

b. paski klinowe - nie mniej niż 60 000 km,

c. klocki, okładziny hamulcowe - nie mniej niż 60 000 km,

d. tarcze hamulcowe - nie mniej niż 120 000 km,

e. ogumienie - nie mniej niż 150 000 km,

f. pióra wycieraczek - nie mniej niż 10 miesięcy.

Czy Zamawiający zgadza się na poszerzenie listy wyłączeń z gwarancji o:

a) materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak:

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),

- ogumienie po przebiegu 100 000 km,

- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,

- diody LED, żarówki, świetlówki,

- akumulatory (poza wadami fabrycznymi),

- wibroizolatory,

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:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. pkt 39.5. OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Gwarancja jakości nie obejmuje uszkodzeń mechanicznych szkła, uszkodzeń powstałych w wyniku kradzieży, włamania, pożaru, klęsk żywiołowych (np. powodzi) lub używania niewłaściwych materiałów eksploatacyjnych niezgodnych ze specyfikacją zawartą w Dokumentacji Technicznej Pojazdu lub instrukcji obsługi Pojazdu.”

- b. pkt 39.6. OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Gwarancja jakości nie obejmuje następujących materiałów eksploatacyjnych: wkłady filtrów, płyny eksploatacyjne: oleje przekładniowy i hydrauliczny, płyn chłodzący, płyn do spryskiwaczy, smary, diody LED, żarówki, świetlówek”

- c. §13 ust. 23 IPU otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Gwarancja i rękojmia nie obejmują następujących materiałów eksploatacyjnych: wkłady filtrów, płyny eksploatacyjne, tj. oleje przekładniowy i hydrauliczny, płyn chłodzący, płyn do spryskiwaczy, smary, diody LED, żarówki, świetlówek, a także elementów ulegających normalnemu zużyciu podczas eksploatacji Pojazdów zgodnie z ich przeznaczeniem oraz instrukcją obsługi.”

- d. Rozdział III.9. Załącznika nr 8 do IPU otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Gwarancja i rękojmia nie obejmują następujących materiałów eksploatacyjnych: wkłady filtrów, płyny eksploatacyjne, tj. oleje przekładniowy i hydrauliczny, płyn chłodzący, płyn do spryskiwaczy, smary, diody LED, żarówki, świetlówek, a także elementów ulegających normalnemu zużyciu podczas eksploatacji Pojazdów zgodnie z ich przeznaczeniem oraz instrukcją obsługi.”

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z treścią §13 ust. 22 IPU oraz Rozdział III.8 Załącznika nr 8 do IPU, gwarancja nie obejmuje roszczeń z tytułu wad, za których powstanie Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności, szczegółowo określonych we wskazanym §13 ust. 22 IPU oraz Rozdziale III.8 Załącznika nr 8 do IPU.

Pytanie nr 9

W Zał 8, rozdz. III, pkt 1 Zamawiający napisał:

W ramach udzielonej gwarancji Wykonawca zobowiązany jest według wyboru Zamawiającego do usunięcia Wady Pojazdu albo wymiany wadliwego Pojazdu na Pojazd wolny od Wad – w przypadku Wady Istotnej, jeżeli Wady ujawnią się w terminach określonych w pkt II karty gwarancyjnej.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku Wady Istotnej, wynikającej z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych, uniemożliwiających prawidłową eksploatację autobusu 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:

Zamawiający dokonał zmiany Rozdziału III.1 Załącznika nr 8 do IPU zgodnie z odpowiedzią na pytanie 17 Zestawu 4 powyżej.

Pytanie nr 10

W Zał. II do SWZ, punkt 6.1, Zamawiający napisał:

Konstrukcja oferowanych Pojazdów i zastosowane rozwiązania mają gwarantować co najmniej 10 lat ich eksploatacji przy założeniu średniorocznego przebiegu rzędu 80.000 km.

Prosimy o potwierdzenie, że deklarowany roczny przebieg pojazdów to 80 000km.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 11

W Zał. II do SWZ, punkt 39.2, Zamawiający napisał:

Przyjmuje się, że okres rękojmi odpowiada oferowanemu okresowi Gwarancji

Prosimy o zrównanie okresu rękojmi z okresem ustawowym, tj. 2 lat. Wydłużenie okresu rękojmi ponad okres podstawowy i zrównanie jej z okresem udzielonej gwarancji przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 12

W Zał. I do SWZ, rozdział 4, punkt 6, litera g Zamawiający napisał:

akumulatory z systemu napędu hybrydowego, kondensatory lub też inne urządzenia, w których gromadzona jest energia elektryczna (bezawaryjna eksploatacja i zachowanie w całym okresie gwarancji pojemności energetycznej na poziomie co najmniej 80% wartości początkowej) – min. 10 lat,

12.1. Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego o których mowa w tym postanowieniu, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.

12.2. Prosimy o potwierdzenie, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z treścią § 13 ust. 17 IPU oraz Rozdziału II.3 Załącznika nr 8 do IPU okresy gwarancji będą od nowa od każdorazowej wymiany Pojazdu albo elementu Pojazdu na wolny od Wad.

Zamawiający dokonał zmiany §13 ust. 7 IPU oraz Rozdziału III.1 Załącznika nr 8 do IPU zgodnie z odpowiedzią na pytanie 17 Zestawu 4 powyżej.

Pytanie nr 13

W Zał. III do SWZ, par. 13, ustęp 8 oraz 10 Zamawiający napisał:



8. Usunięcie Wady przez Wykonawcę lub wymiana wadliwego Pojazdu na Pojazd wolny od Wad powinno nastąpić niezwłocznie, jednakże nie później niż w terminie 7 dni - w przypadku usuwania Wady oraz 60 dni w przypadku wymiany Pojazdu na nowy wolny od Wad, licząc od dnia otrzymania wezwania Użytkownika. Po zakończeniu okresu gwarancji na kompletny Pojazd, uprawnienie, o którym mowa w zdaniu poprzednim stosuje się odpowiednio do Wad poszczególnych elementów Pojazdu. Użytkownik, na pisemny wniosek Wykonawcy, może wydłużyć termin usunięcia Wady lub wymiany Pojazdu na nowy Pojazd wolny do Wad, jeśli usunięcie Wady lub wymiana Pojazdu nie jest możliwe w terminie określonym w niniejszym paragrafie z powodu okoliczności niezależnych od Wykonawcy. W przypadku wydłużenia przez Użytkownika terminu usunięcia Wady lub wymiany Pojazdu na nowy Pojazd wolny do Wad § 23 ust. 1 lit. b Umowy nie stosuje się.

10. W przypadku konieczności naprawy lub wymiany wadliwego Pojazdu w okresie rękojmi lub gwarancji, z uwagi na stwierdzenie Wady Istotnej bądź przekroczenia o 7 dni terminów usunięcia Wady, określonych w ust. 8 niniejszego paragrafu Wykonawca zapewni Użytkownikowi pojazdy zastępcze o parametrach technicznych podobnych z dostarczonymi Pojazdami na czas naprawy lub wymiany, jeżeli naprawa lub wymiana połączona jest z niemożnością użytkowania przez Użytkownika Pojazdów zgodnie z przeznaczeniem przez okres dłuższy niż 14 dni od dnia zgłoszenia Wykonawcy Wady Istotnej.

13.1. Prosimy o potwierdzenie, że wszystkie podane terminy dotyczą dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

13.2. Czy Zamawiający akceptuje autobusy spalinowe, spełniające min. normę Euro V, jako autobusy zastępcze?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że terminy wskazane w § 13 ust. 8 i 10 IPU odnoszą się do dni kalendarzowych, a nie „Dni Roboczych”, zdefiniowanych w § 1 IPU.

Zamawiający potwierdza, że uzna autobusy spalinowe spełniające min. normę EURO V za pojazdy zastępcze o parametrach technicznych podobnych z dostarczonymi Pojazdami.

Pytanie nr 14

W Zał. III do SWZ, par. 13, ustęp 9 Zamawiający napisał:

W przypadku stwierdzenia Wady Wykonawca zobowiązany jest do niezwłocznego podjęcia czynności zmierzających do jej usunięcia po jej zgłoszeniu przez Użytkownika. Zgłoszenie następować będzie niezwłocznie, nie później niż w ciągu 24 godzin od stwierdzenia Wady, w formie pisemnej, faxem lub drogą elektroniczną. Wykonawca zobowiązany jest do niezwłocznego potwierdzenia otrzymania zgłoszenia. Czas reakcji rozumiany jako czas przystąpienia Wykonawcy do usunięcia Wady lub wymiany Pojazdu wynosić będzie do 12 godzin.

Prosimy o potwierdzenie, że dokonanie wstępnej diagnozy jest już przystąpieniem do naprawy oraz że zapis ten odnosi się do stwierdzonych Wad Istotnych objętych gwarancją w czasie jej trwania.

Odpowiedź:

Prosimy o potwierdzenie, że dokonanie wstępnej diagnozy jest już przystąpieniem do naprawy oraz że zapis ten odnosi się do stwierdzonych Wad Istotnych objętych gwarancją w czasie jej trwania.

Zamawiający potwierdza, że wykonanie wstępnej diagnozy traktować będzie jako przystąpienie do usunięcia Wady. Zamawiający wyjaśnia, że postanowienie § 13 ust. 9 IPU odnosi się do każdej Wady, a nie tylko Wady Istotnej.

Pytanie nr 15

W Zał. III do SWZ, par. 13, ustęp 6 Zamawiający napisał:

W celu zapewnienia możliwości obsługi gwarancyjnej Wykonawca musi zapewnić, najpóźniej do dnia dostawy pierwszego Pojazdu, dostęp do w pełni autoryzowanych stacji serwisowych

producenta (dalej: „ASO”), posiadających możliwość wykonania wszystkich napraw gwarancyjnych przy Pojazdach oferowanego typu, działających w systemie 24 h i dysponujących mobilnym serwisem (wozami serwisowymi). Przynajmniej jedna wskazana przez Wykonawcę ASO winna być usytuowana w odległości możliwej do przejazdu 100 km (lub w innej odległości możliwej do pokonania w ciągu 2 godzin od siedziby Zamawiającego w sposób zgodny z przepisami ruchu drogowego), z wyjątkiem ASO wskazanej do wykonania najtrudniejszych napraw gwarancyjnych, która powinna być zlokalizowana w miejscu, do którego można dojechać lawetą podwoziową z Pojazdem (transport ponadgabarytowy). Zamawiający zastrzega sobie prawo kontroli prac obsługowo-naprawczych wykonywanych w autoryzowanych warsztatach Wykonawcy na każdym ich etapie.

15.1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji 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.

15.2. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji Zamawiający będzie dokonywał przeglądów technicznych wynikających z planu przeglądów Dostawcy w ASO na własny koszt.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że przeglądy techniczne Pojazdów w okresie gwarancyjnych realizowane będą na koszt Zamawiającego.

Pytanie nr 16

W Zał. III do SWZ, par. 15 Zamawiający pisze:

„Z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania dostawy Pojazdów, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu następujące kary umowne:

- a. w przypadku zwłoki w przekazaniu projektu design’u Pojazdów Zamawiającemu do uzgodnienia – karę umowną w wysokości 1.000 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- b. w przypadku zwłoki w przekazaniu któregośkolwiek z dokumentów, o których mowa w § 7 Umowy, w stanie wolnym od Wad – karę umowną w wysokości 1.000 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- c. w przypadku zwłoki w dostawie Pojazdów wraz z systemem biletowym, pozostałym oprogramowaniem i licencjami w stanie wolnym od Wad, w stosunku do terminu dostawy określonego w Umowie – karę umowną w wysokości 0,5 % Ceny Pojazdu za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w dostawie danego Pojazdu;
- d. w przypadku zwłoki w realizacji uprawnień wynikających z rękojmi lub udzielonej gwarancji – karę umowną w wysokości 5.000 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;”

Wskazana wysokość kar umownych nie znajduje żadnego uzasadnienia ekonomicznego i w żadnej mierze nie stanowią ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Mogą prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego, a nie naprawienia szkody. Rażąco odbiegają również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kary zaproponowane przez Zamawiającego kwalifikują się jako kary rażąco wygórowane w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu cywilnego.

W związku z powyższym prosimy o zmianę zapisów na następujący:

„Z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania dostawy Pojazdów, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu następujące kary umowne:

- a. w przypadku zwłoki w przekazaniu projektu design’u Pojazdów Zamawiającemu do uzgodnienia – karę umowną w wysokości 500 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- b. w przypadku zwłoki w przekazaniu któregośkolwiek z dokumentów, o których mowa w § 7 Umowy, w stanie wolnym od Wad – karę umowną w wysokości 500 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- c. w przypadku zwłoki w dostawie Pojazdów wraz z systemem biletowym, pozostałym oprogramowaniem i licencjami w stanie wolnym od Wad, w stosunku do terminu dostawy

określonego w Umowie – karę umowną w wysokości 0,1 % Ceny Pojazdu za każdy rozpoczęty dzień zwłoki w dostawie danego Pojazdu;
d. w przypadku zwłoki w realizacji uprawnień wynikających z rękojmi lub udzielonej gwarancji – karę umowną w wysokości 1.000 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;”.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 17

Zamawiający w SWZ pkt. 7.24. ppkt c) pisze: „raportu technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT-2) przez oferowany Pojazd, wykonanego zgodnie z wytycznymi UITP2”.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga załączenia do oferty: „raportu technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT-2) przez oferowany **typ Pojazdu**, wykonanego zgodnie z wytycznymi UITP2”.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że Rozdział 7.24. lit. c. IDW otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„raportu technicznego drogowego zużycia paliwa (test SORT-2) przez oferowany typ Pojazdu, wykonanego zgodnie z wytycznymi UITP2”

Pytanie nr 18

W punkcie 22.2. SWZ Zamawiający pisze:

22.2.

Wysokość Zabezpieczenia należytego wykonania umowy

Zamawiający ustala Zabezpieczenie należytego wykonania umowy zawartej w wyniku przeprowadzenia Postępowania w wysokości 5 % Ceny Dostawy brutto podanej w ofercie.

Wnosimy o zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy z „5 % ceny dostawy brutto podanej w ofercie” na „3% ceny dostawy brutto podanej w ofercie”.

Wyższa wartość zabezpieczenia należytego wykonania umowy powoduje podwyższenie kosztów zrealizowania umowy co przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 19

Zamawiający w par. 6 pkt. 5 wzoru Umowy pisze: „Wszelkie oznaczenia i napisy na zewnątrz Pojazdu oraz wewnątrz Pojazdu, w tym na szybach noszące znamiona reklamy Wykonawcy wymagają pisemnej akceptacji Zamawiającego.”

Prosimy o potwierdzenie, że standardowo stosowane przez Wykonawcę oznaczenia autobusów będą akceptowane przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że nie odmówi akceptacji wskazanych oznaczeń bez uzasadnionej przyczyny.

Pytanie nr 20

Zamawiający w par. 8 pkt. 5 wzoru Umowy pisze: „Zamawiający może upoważnić do uczestnictwa w czynnościach odbioru niezależnego eksperta rzeczoznawcę.”

Prosimy o informację, która strona będzie ponosić koszty wynagrodzenia rzeczoznawcy uczestniczącego w czynnościach odbioru.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że koszty wynagrodzenia rzeczoznawcy uczestniczącego w czynnościach odbioru nie obciążają Wykonawcy.

Pytanie nr 21

Prosimy o wyjaśnienie o jakim oprogramowaniu Zamawiający pisze w par. 9 pkt. 2 wzoru Umowy?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pojęcie „oprogramowania” użyte w §9 ust. 2 IPU odnosi się do całego oprogramowania dostarczonego Zamawiającemu w ramach Umowy.

Pytanie nr 22

Zamawiający w par. 21 pkt. 2 lit. f) wzoru Umowy pisze: „Zmiana Umowy dopuszczalna jest w następujących przypadkach: potrzeby zmiany wynikającej ze zmiany warunków dofinansowania Umowy w ramach programu POLSKI ŁAD”

Prosimy o informację jaką zmianę warunków finansowania Zamawiający ma na myśli w w/w punkcie?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pojęcie „zmiany warunków finansowania” użyte w §21 pkt 2 lit. f. IPU oznacza wszelkie zmiany warunków finansowania. Jednocześnie Zamawiający podkreśla, że zmiana Umowy wymaga zgodnego zamiaru i woli stron umowy.

Pytanie nr 23

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 1.12 pisze: „Oferowane Pojazdy winny być tak skonstruowane, aby możliwa była jego bezawaryjna długotrwała eksploatacja zarówno w pełnym słońcu w lecie, jak i w zimie w polskiej strefie klimatycznej w temperaturach otaczającego powietrza od -30°C do +45°C (mierzonej w miejscach zacienionych 2m od powierzchni gruntu)”.

Biorąc pod uwagę warunki klimatyczne panujące na terenie Polski (<https://pl.climate-data.org/europa/polska/%c5%82odz-voivodeship/%c5%82odz-627/>) średni zakres temperatur w mieście Łódź wynosi -5°C do + 20°C. W związku z tym powyższy wymóg z pewnością nie jest konieczny do zastosowania.

Prosimy o zmianę zapisu na następujący: „Oferowane Pojazdy winny być tak skonstruowane, aby możliwa była jego bezawaryjna długotrwała eksploatacja zarówno w pełnym słońcu w lecie, jak i w zimie w polskiej strefie klimatycznej w temperaturach otaczającego powietrza od -20°C do +40°C (mierzonej w miejscach zacienionych 2m od powierzchni gruntu)”.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 1.12. OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Oferowane Pojazdy winny być tak skonstruowane, aby możliwa była jego bezawaryjna długotrwała eksploatacja zarówno w pełnym słońcu w lecie, jak i w zimie w polskiej strefie klimatycznej w temperaturach otaczającego powietrza od -20°C do +40°C (mierzonej w miejscach zacienionych 2m od powierzchni gruntu).”

Pytanie nr 24

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 4.10 pisze: *„Pojemność magazynu energii winna umożliwić jazdę wyłącznie na silniku elektrycznym, na krótkim dystansie (minimum 200 metrów), w szczególności podczas ruszania Pojazdu (np. z przystanku lub ze skrzyżowania)”*.

24.1. Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający uzna za wystarczające rozwiązanie zapewniające tylko i wyłącznie bezemisyjny dojazd oraz odjazd z przystanku.

24.2. Prosimy o dopuszczenie pojemności magazynu energii umożliwiającej jazdę wyłącznie na silniku elektrycznym na dystansie min. 100 metrów.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że rozwiązanie zapewniające tylko i wyłącznie bezemisyjny dojazd i odjazd z przystanku nie spełnia wymagań OPZ.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 4.10. OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Pojemność magazynu energii winna umożliwiać jazdę wyłącznie na silniku elektrycznym, na krótkim dystansie (minimum 100 metrów), w szczególności podczas ruszania Pojazdu (np. z przystanku lub ze skrzyżowania).”

Pytanie nr 25

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 4.15 pisze: *„Układ napędowy winien posiadać funkcję wyłączania i załączania silnika spalinowego (funkcja start-stop)”*.

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający uzna za wystarczające rozwiązanie spełniające funkcję start-stop w obrębie strefy przystanków.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie pkt. 4.15. OPZ ma charakter ogólny, odnoszący się do wyposażenia układu w określoną funkcję, a nie sposobu jej używania.

Pytanie nr 26

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 4.17 pisze: *„W oferowanych Pojazdach wymagany jest automatyczny system układu centralnego smarowania dostosowany do smaru klasy NLGI 2, obejmujący wszystkie punkty smarowania podwozia (bez wału napędowego) z systemem autodiagnozy wyposażony w uzupełnianie poziomu oleju silnikowego, o pojemności wystarczającej na cały okres eksploatacji silnika pomiędzy wymianami oleju silnikowego”*.

Powyższy zapis wskazuje na wyposażenie pojazdów w dwa systemy, które działają niezależnie: układ centralnego smarowania oraz układ automatycznego uzupełniania oleju silnikowego. Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający wymaga oba systemy.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że oferowane Pojazdy winny być wyposażone w dwa systemy, tj. układ centralnego smarowania oraz układ automatycznego uzupełniania oleju silnikowego, działające niezależnie.

Pytanie nr 27

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 7.1 pisze: *„Oferowane Pojazdy winny być wyposażone w niezależne zawieszenie przednie”, z kolei w SWZ Część II OPZ B. pkt 7.7: „Oś przednia zależna ze stabilizatorem toru jazdy oraz osłonami ochronnymi śrub mocujących koła”*.

Prosimy o ujednoczenie zapisów oraz wskazanie wymaganego rodzaju zawieszenia przedniego.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 7.1. zgodnie z odpowiedzią na pytanie 15 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 28

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 9.5 pisze: „Układ centralnego smarowania winien być sterowany z elektronicznego sterownika lub z komputera pokładowego z sygnalizacją niesprawności, rezerwie smaru w zasobniku, spadku ciśnienia, oraz możliwość regulacji częstotliwości i czasu smarowania, z funkcją wymuszenia przesmarowania, polegającą na ręcznym zainicjowaniu przez operatora cyklu smarowania - funkcje dostępne za pośrednictwem ekranu dotykowego w kabinie kierowcy”.

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym wszystkie powyższe funkcjonalności będą dostępne z poziomu elektronicznego sterownika, a nie za pośrednictwem ekranu dotykowego w kabinie kierowcy. Są to funkcjonalności, których kierowca nie ma konieczności stosowania. Na pulpicie kierowcy zostanie wyświetlona jedynie sygnalizacja niesprawności układu centralnego smarowania.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt 9.5. OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Układ centralnego smarowania winien być sterowany z elektronicznego sterownika lub z komputera pokładowego z sygnalizacją niesprawności, rezerwie smaru w zasobniku, spadku ciśnienia, oraz możliwość regulacji częstotliwości i czasu smarowania, z funkcją wymuszenia przesmarowania, polegającą na ręcznym zainicjowaniu przez operatora cyklu smarowania.”

Pytanie nr 29

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 10.5 pisze: „Oferowane Pojazdy winny być wyposażone w aktywny tempomat np. ACC (Adaptive Cruise Control) lub rozwiązanie równoważne, umożliwiające utrzymanie odstępu do poprzedzającego pojazdu”.

Zwracamy się z wnioskiem o całkowitą rezygnację z powyższego zapisu. Jest to rozwiązanie niespotykane i niewymagane w autobusach klasy I dla komunikacji miejskiej. 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.

W związku z powyższą argumentacją, zwracamy się również o zmianę poniższego zapisu w SWZ Część II OPZ B. pkt 38.5:

„Pojazdy winny być wyposażone w system skanujący przestrzeń znajdującą się bezpośrednio przed Pojazdem. System ten musi być aktywny, gdy Pojazd znajduje się w ruchu i jedzie z prędkością co najmniej 40 km/h i w przypadku detekcji przeszkody na drodze Pojazdu automatycznie i z odpowiednim wyprzedzeniem musi rozpocząć hamowanie Pojazdu, tak aby Pojazd zatrzymał się w odległości nie mniejszej niż 2m od przeszkody (należy ograniczyć gwałtowne hamowanie, stwarzające zagrożenie dla pasażerów)”.

na następujący:

„Pojazdy winny być wyposażone w system skanujący przestrzeń znajdującą się bezpośrednio przed Pojazdem. System ten musi być aktywny, gdy Pojazd znajduje się w ruchu i jedzie z prędkością co najmniej 40 km/h i w przypadku detekcji przeszkody na drodze Pojazdu automatycznie ostrzeże akustycznie i optycznie kierowcę.”

Odpowiedź:

Zamawiający wykreślił pkt 10.5. OPZ oraz dokonał zmiany pkt. 38.5. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 18 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 30

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 10.13 pisze: „Pedał hamulca przytrzymany po zatrzymaniu Pojazdu przez więcej niż dwie sekundy powinien powodować automatyczne załączenie hamulca postojowego/przystankowego. Możliwość konfiguracji czasu załączania hamulca lub wyłączenia opcji przez kierowcę w trybie serwisowym”.

Zwracamy się z prośbą o rezygnację z wymogu możliwości konfiguracji czasu załączania hamulca lub wyłączenia opcji przez kierowcę w trybie serwisowym. Jednocześnie potwierdzamy spełnienie wymogu automatycznego załączania hamulca postojowego / przystankowego po przytrzymaniu pedału hamulca przez kierowcę.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 10.13. zdanie drugie OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Możliwość konfiguracji czasu załączania hamulca lub wyłączenia opcji w trybie serwisowym.”

Pytanie nr 31

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 11.3 pisze: „W oferowanych Pojazdach dopuszczalny dowolny rodzaj układu kierowniczego, o ile dopuszcza możliwość sterowania typu drive-by-wire” oraz w SWZ Część II OPZ B. pkt 38.7: „Każdy Pojazd winien być wyposażony w system drive-by-wire”.

Zwracamy się z wnioskiem o całkowitą rezygnację z powyższego wymogu. Jest to rozwiązanie niespotykane i niewymagane w autobusach klasy I dla komunikacji miejskiej. Tradycyjne mechaniczne sterowanie układem kierowniczym jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym przez producentów autobusów. Zastosowanie tradycyjnego sterowania układem kierowniczym ułatwi codzienną kontrolę autobusu oraz zapewni powszechny dostęp do części zamiennych.

W związku z powyższą argumentacją, zwracamy się również z wnioskiem o całkowitą rezygnację z zapisu w SWZ Część II OPZ B. pkt 38.8: „Komunikacja pomiędzy poszczególnymi układami oraz podsystemami Pojazdu musi odbywać się za pośrednictwem magistrali CAN lub Ethernet. Ponadto, wszystkie instrukcje niezbędne do sterowania Pojazdem w tym: ruszenie, zatrzymanie, przyspieszenie, hamowanie, skręcanie muszą być możliwe do zrealizowania poprzez wysłanie komendy sterującej przez magistralę komunikacyjną Pojazdu. Wewnętrzna sieć Ethernet Pojazdu winna dopuszczać prędkości transmisji do 1Gbit/s”.

Powyższy wymóg jest ściśle powiązany z architekturą sterowania „drive-by-wire”. Jednocześnie pragniemy zapewnić, iż kluczowe elementy pojazdu będą podłączone do pokładowej sieci CAN, umożliwiającej ich diagnostykę oraz wzajemną komunikację, na zgodność SAE J1939B.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 11.3. OPZ zgodnie z treścią odpowiedzi na pytanie 21 Zestawu 1 powyżej. Zamawiający podtrzymuje wymaganie pkt. 38.8. OPZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 32

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 11.5 pisze: „Kolumna kierownicy z pełną regulacją położenia koła kierownicy wraz z kokpitem - regulowana w płaszczyźnie pionowej o co najmniej 200 mm oraz poziomej o co najmniej 200 mm”

- a. Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający miał na myśli regulację koła kierownicy wraz z kokpitem, a nie samej kierownicy.
- b. Prosimy o dopuszczenie regulacji w płaszczyźnie pionowej o co najmniej 100 mm oraz poziomej o co najmniej 100 mm.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wymaganie pkt. 11. 5. OPZ odnosi się do regulacji koła kierownicy wraz z kokpitem, co wynika wprost z treści pkt. 11.4 OPZ.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 11.5. OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Kierownica regulowana w płaszczyźnie pionowej o co najmniej 100 mm oraz poziomej o co najmniej 100 mm, wykonana z materiału odpornego na łuszczenie się.”

Pytanie nr 33

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 11.6 pisze: „Złącza diagnostyczne umożliwiające pełną ocenę stanu technicznego układu kierowniczego wraz z odpowiednim oprogramowaniem i urządzeniami diagnostycznymi. Złącza zgrupowane pod klapkami montażowymi z tabliczką z opisem funkcyjnym złącz. Dopuszczalne jest zainstalowanie złącza OBDII w kabinie kierowcy”.

Prosimy o potwierdzenie, że diagnoza samej elektropompy spełnia wymóg SWZ, pozostała część układu jest układem hydraulicznym, nie diagnozowana elektrycznie.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że diagnoza samej elektropompy spełnia wymagania OPZ.

Pytanie nr 34

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 14.10 pisze: „Jeden ze schowków w kabinie kierowcy winien być zaprojektowany w taki sposób, aby umożliwić montaż lodówki kierowcy o pojemności min. 2 litry (pozwalająca przechowywać butelkę 1,5 - litrową oraz kanapki)”.

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający uzna montaż lodówki w kabinie kierowcy bez zabudowywania jej schowku za rozwiązanie spełniające wymagania SWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 14.10. zdanie drugie OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„W kabinie kierowcy zamontowana lodówka o pojemności min. 2 litry (pozwalająca przechowywać butelkę 1,5 - litrową oraz kanapki) np. w zabudowanym schowku.”

Pytanie nr 35

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 14.2 pisze: „Wymagana możliwość wejścia do kabiny przez I skrzydło I drzwi, służących tylko do wejścia do kabiny kierowcy (nie jest przeznaczone dla pasażerów) z kolei w pkt 14.14:” W Pojeździe winna być zamontowana barierka oddzielająca/system poręczy, uniemożliwiający dostęp pasażerów w bezpośrednie sąsiedztwo szyby przedniej (zapobiegający ograniczeniu widoczności w prawym lusterku)”.

Wnosimy o rezygnację z zapisu w punkcie 14.14. Wymagana przez Zamawiającego zabudowa kabiny kierowcy uniemożliwia dostęp pasażerów w bezpośrednie sąsiedztwo szyby przedniej, stąd nie ma konieczności zastosowania dodatkowej barierki oddzielającej / systemu poręczy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 14.14. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 27 Zestawu 1.

Pytanie nr 36

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 14.16 pisze: „Miejsce pracy kierowcy winno być funkcjonalnie zunifikowane z taborem typu FAP”.

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający miał na myśli funkcjonalną unifikację miejsca kierowcy z taborem typu FAP, a nie wskazuje na konkretny produkt.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wymaganie przewidziane w pkt 14.16. OPZ odnosi się do funkcjonalnej unifikacji miejsca kierowcy z taborem **typu** FAP, a nie stanowi wymagania zastosowania rozwiązania FAP jako rozwiązania konkretnego producenta. Pulpit typu FAP oznacza standard (funkcjonalność) rozmieszczenia w sposób ergonomiczny wskaźników, wyświetlaczy i przełączników. Rozwiązania typu FAP stosowane są przez wielu producentów.

Pytanie nr 37

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 14.19 pisze: „Do komunikacji z kierowcą służyć winien ekran dotykowy o przekątnej minimum 10”, o regulowanej jasności do 500 kandeli na metr kwadratowy lub większej, gęstości szczegółów co najmniej 200 pikseli na cal, w którym wszystkie kontrolki są dostępne swobodnie z fotela kierowcy bez pochylania ani odrywania pleców od oparcia fotela. Rozmiar dowolnej kontrolki nie może być mniejszy niż 1.5 x 1.5 cm. Jasność ekranu powinna być automatycznie dostosowywana do jasności otoczenia”.

Wnosimy o rezygnację z wymogu automatycznego dostosowywania jasności ekranu do jasności otoczenia. Jednocześnie zapewniamy, iż pulpit kierowcy będzie wyposażony w manualną regulację jasności..

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 14.19. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 29 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 38

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 14.22 pisze: „Ekran dotykowy winien mieć wydzieloną część zapewniającą podgląd monitoringu”.

Prosimy o dopuszczenie podglądu monitoringu wyświetlanego na osobnym wyświetlaczu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 14.22. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 30 Zestawu nr 1 powyżej.

Pytanie nr 39

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 15.1 pisze: „Oferowane Pojazdy winny być wyposażone w sterownik - autokomputer zainstalowany na pulpicie kierowcy, po prawej stronie kierownicy”.

Prosimy o dopuszczenie montażu autokomputera na konsoli bocznej – po prawej stronie pulpitu kierowcy. Jego zabudowa na pulpicie kierowcy utrudni widoczność kierowcy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 15.1. zdanie pierwsze OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Oferowane Pojazdy winny być wyposażone w sterownik - autokomputer zainstalowany po prawej stronie pulpitu kierowcy na konsoli bocznej”.

Pytanie nr 40

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 16.22 pisze: „Zagospodarowanie wnętrza pojazdu winno uwzględniać potrzeby wszystkich pasażerów, także na wózkach inwalidzkich, z wózkami dziecięcymi i pasażerów z bagażem podręcznym. Jako miejsce na bagaż podręczny powinny być wykorzystane dostępne, ale niewykorzystane funkcjonalnie miejsca na nadkolach, zabudowach, wnękach”.

Prosimy o potwierdzenie, iż w przypadku braku miejsc na zabudowę półek na bagaż podręczny na pojeździe, Zamawiający uzna rozwiązanie za spełniające wymagania SWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie pkt. 16.22. OPZ nie wprowadza obowiązku zabudowy półek na bagaż podręczny, a jedynie obowiązek wykorzystania wszelkich dostępnych miejsc na nadkolach, zabudowach, wnękach na bagaż podręczny.

Pytanie nr 41

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 16.32 pisze: „ Wydzielona przestrzeń do przewozu minimum 3 sztuk rowerów, wyposażona w stojak wykonany ze stali nierdzewnej, umieszczony w okolicy drzwi II Zamawiający dopuszcza inną lokalizację. Szczegóły do ustalenia z Zamawiającym”.

Wygoszpodarowanie przestrzeni do przewozu 3 sztuk rowerów przy pozostałych wymaganiach Zamawiającego jest konstrukcyjnie niemożliwe do zrealizowania. Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie przestrzeni do przewozu tylko jednego roweru mocowanego za pomocą pasków parciańych i uchwytu na przednie koło.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 16.32. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 33 Zestawu nr 1 powyżej.

Pytanie nr 42

Zamawiający wymaga oddzielnego miejsca na wózek inwalidzki i dziecięcy oraz automat biletowy. Konstrukcyjnie nie ma możliwości zagospodarowania wnętrza pojazdu, aby spełnić wszystkie wymagania.

W celu spełnienia wymogów Zamawiającego dotyczących zagospodarowania wnętrza autobusu zwracamy się z wnioskiem o:

- *dopuszczenie rozwiązania, w którym będzie przewidziane miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy,*
- *dopuszczenie miejsca montażu automatu biletowego na przednim, lewym nadkolu.*

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 16.7. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 33 Zestawu nr 1 powyżej.

Pytanie nr 43

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 16.41 pisze: „Poręcze winny być wykonane ze stali nierdzewnej, lakierowane na kontrastowy kolor żółty. Poręcze pionowe winny być wyposażone w punkty świetlne w technologii LED, koloru białego (odległość dolnej krawędzi pierwszego punktu świetlnego od płaszczyzny podłogi ma wynosić ok. 1,7 metra). Pozostałe punkty świetlne powinny znajdować się w jednej płaszczyźnie pionowej/poziomej z pierwszym punktem świetlnym. Natężenie oświetlenia punktów świetlnych możliwie jak najmniejsze, tak aby uniknąć efektu refleksu w zamontowanych szybach. Podświetlenie ma zapewnić lepszą widoczność poręczy osobom niedowidzącym”.

Prosimy o dopuszczenie punktów świetlnych w technologii LED w kolorze bursztynowym.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 44

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 19.30 k) pisze: „Kolor podświetlenia wokół przycisku – czerwony”, oraz w SWZ Część II OPZ B. pkt 19.30 o): „Kolor podświetlenia wokół przycisku – zielony”.

Z kolei w SWZ Część II OPZ B. pkt 19.35 pisze: ”Sygnalizacja aktywnego układu otwierania drzwi przez pasażerów poprzez podświetlenie przycisku (lub pola dookoła przycisku) działające od momentu aktywowania przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów do momentu otwarcia drzwi lub do momentu dezaktywowania układu otwierania drzwi przez pasażerów bez ich otwarcia (automatyczne zamknięcie otwartych przez pasażera drzwi nie wyłącza podświetlenia przycisku).”

Prosimy o ujednoczenie zapisów dotyczących sposobu podświetlania przycisków otwierania drzwi, dopuszczając zarówno podświetlenie przycisku, jak i pola dookoła przycisku.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. pkt. 19.1. OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Układ drzwi: 2-2-2, z systemem sterowania spełniającym wymagania Załącznika nr 3 do Regulaminu 107 EKG/ONZ.”

- b. pkt. 19.8. OPZ otrzymuje nowe następujące brzmienie:

„Drzwi sterowane elektropneumatycznie lub elektrycznie ze stanowiska kierowcy, opcja włączania uruchamiania automatycznego przez kierowcę.”

- c. w pkt. 19.28. OPZ dodaje się nowe zdanie drugie w brzmieniu następującym:

„Przyciski sygnalizujące konieczność użycia pochylni (rampy) dla wózka inwalidzkiego umieszczone na zewnątrz oraz wewnątrz Pojazdu, zlokalizowane i oznakowane zgodnie z Regulaminem 107 EKG/ONZ.”

- d. pkt. 19.30. lit. h. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Przycisk wyposażony w podświetlenie dwukolorowe realizujące dwie funkcje przycisku opisane w lit. k. i o. poniżej”

- e. pkt. 19.30. lit. k. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Kolor podświetlenia pola wokół przycisku lub przycisku – czerwony”

- f. pkt. 19.30. lit. o. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Kolor podświetlenia pola wokół przycisku lub przycisku – zielony”

Pytanie nr 45

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 19.31 pisze:“(..) lokalizacja przycisków: na prawym płacie drzwi, na wysokości 120 cm od poziomu jezdni, a w przypadku pierwszych drzwi tylko po lewej stronie (patrząc od zewnątrz).”

Prosimy o dopuszczenie montażu przycisków zewnętrznych na poszyciu zewnętrznym autobusu, przy drzwiach.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w pkt. 19.31. OPZ dodaje nowe zdanie 2 w brzmieniu następującym:

„Dopuszczalna lokalizacja przycisków sterujących i sygnalizujących na zewnątrz Pojazdu na poszyciu zewnętrznym (w bezpośrednim sąsiedztwie drzwi), pod warunkiem że drzwi otwierają się do wewnątrz.”

Pytanie nr 46

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 20.6 pisze: „Okna wklejane do wnęk okiennych, przyciemniane min. 60%.

Prosimy o dopuszczenie przyciemnienia okien w stopniu min. 50%.

Odpowiedź:

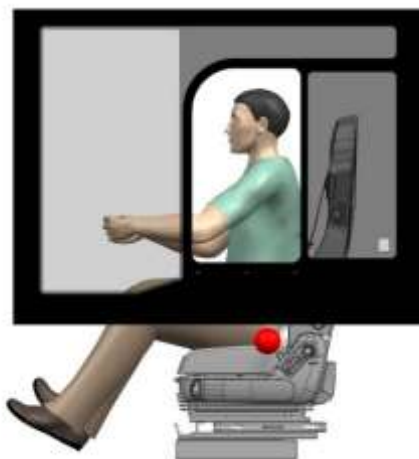
Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w pkt. 20.6. OPZ otrzymuje nowe, następujące **brzmienie:**

„Okna wklejane do wnęk okiennych, przyciemniane min. 50%.”

Pytanie nr 47

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 20.22 pisze: ”Szyby boczne przyciemniane, ze szkła hartowanego. Dolna lub górna (do wyboru przez Zamawiającego) część szyby bocznej kierowcy na wysokości siedziska mocno przyciemniona (przyciemnienie nie mniejsze niż 60%).”

Prosimy o dopuszczenie przyciemnienia szyb bocznych kierowcy (przyciemnienie nie mniejsze niż 60%) - tak jak przedstawiono to na poniższym rysunku. Dobór odpowiednich szyb uniemożliwia przedostawanie się promieni słonecznych do kabiny kierowcy, które mogą sprawić utrudnienie kierowcom podczas prowadzenia pojazdów. Dodatkowo przedstawione przyciemnienie szyb jest przygotowane zgodnie z homologacją.



Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w pkt. 20.22. zdanie drugie OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Część szyby bocznej kierowcy mocno przyciemniona (przyciemnienie nie mniejsze niż 60%), w sposób uniemożliwiający przedostawanie się promieni słonecznych do kabiny kierowcy, które mogą utrudniać prowadzenia pojazdów. Szczegółowe rozwiązanie do ustalenia z Zamawiającym.”

Pytanie nr 48

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 25.3 pisze: *„Tablice zewnętrzne winny być zamontowane w taki sposób, aby zapewniona była widoczność całego aktywnego pola wyświetlacza, patrząc na tablicę z boku pod kątem minimum 45°, wyznaczonym względem krawędzi bocznej ww. pola, na wysokości ok. 1600 mm od poziomu podłoża. Widoczności wyświetlanych treści nie mogą ograniczać, w powyższym zakresie, elementy maskujące umieszczane na szybach okien pojazdu”.*

Prosimy o dopuszczenie montażu zewnętrznych tablic kierunkowych na wysokości ok. 2400 mm od poziomu jezdni do dolnej krawędzi tablic.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 25.3. zdanie pierwsze OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Tablice zewnętrzne winny być zamontowane w taki sposób, aby zapewniona była widoczność całego aktywnego pola wyświetlacza, patrząc na tablicę z boku pod kątem minimum 45°, wyznaczonym względem krawędzi bocznej ww. pola, na wysokości ok. 2400 mm od poziomu podłoża.”

Pytanie nr 49

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 25.5 pisze: *„Tablice zewnętrzne winny prezentować informacje również podczas postoju pojazdu, przy wyłączonym silniku (wyłączonej stacyjce), wymagany czas zasilania tablic kierunkowych zewnętrznych podczas postoju autobusu minimum 45 min, przy czym zalecany jest czas 60 minut. W przypadku wyłączonej stacyjki w pojeździe (poza przypadkiem silnego nasłonecznienia) winna istnieć możliwość automatycznej regulacji jasności świecenia redukującej natężenie świecenia od 0% do 40%”.*

Prosimy o dopuszczenie czasu zasilania tablic kierunkowych zewnętrznych podczas postoju autobusu minimum 30 minut.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 25.5. zdanie pierwsze OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Tablice zewnętrzne winny prezentować informacje również podczas postoju pojazdu, przy wyłączonym silniku (wyłączonej stacyjce), wymagany czas zasilania tablic kierunkowych zewnętrznych podczas postoju autobusu minimum 30 min, przy czym zalecany jest czas 60 minut.”

Pytanie nr 50

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 25.15 pisze: *„Dla Pojazdów o długości ok. 12m wymaga jest 1 tablica boczna umieszczona przed drugimi drzwiami (patrząc od przodu Pojazdu), w górnej części szyby”.*

Prosimy o dopuszczenie montażu bocznej tablicy kierunkowej zewnętrznej w pasie nadokiennym, w poszyciu zewnętrznym.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 25.15.2. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Dla Pojazdów o długości ok. 12m wymaga jest 1 tablica boczna umieszczona przed drugimi drzwiami (patrząc od przodu Pojazdu), w górnej części szyby lub w pasie nadokiennym, w poszyciu zewnętrznym.

Pytanie nr 51

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 31.1 pisze: „Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć oprogramowanie konieczne w formie responsywnej strony www oraz opcjonalnie aplikacji na urządzenia mobilne na platformy Google Android, Apple iOS oraz Microsoft Windows, która będzie posiadała następujące funkcjonalności:

- a. dostarczanie informacji w czasie rzeczywistym oraz w postaci danych historycznych (do 10 lat),
- b. podgląd parametrów telemetrycznych autobusu (dane live z szyny CAN),
- c. diagnostyka online magazynów energii,
- d. raportowanie m.in. zużycie energii przez Pojazd,
- e. szacowanie zasięgu jazdy na baterii trakcyjnej,
- f. obliczanie przewidywanego czasu ładowania magazynów energii,
- g. prezentacja statusu Pojazdu: ładowanie, jazda, postój”.

Zwracamy się z wnioskiem o całkowitą rezygnację z powyższego zapisu. Wskazany wymóg jest charakterystyczny dla autobusów elektrycznych.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 31.1. lit. a.-g. OPZ zastępuje się lit. a.-d. o następującym brzmieniu:

- „a. dostarczanie informacji w czasie rzeczywistym oraz w postaci danych historycznych w paczkach danych. Dane historyczne w paczkach danych mają być przechowywane na serwerze do 10 lat. Na Pojeździe zakłada się przechowywanie danych historycznych w paczkach danych do 1 tygodnia, jeśli Pojazd nie może przesłać ich na serwer. Po przywróceniu łączności urządzenia w Pojeździe do serwera, dane zbuforowane w Pojeździe mają być retransmitowane. Po udanej retransmisji dane z Pojazdu mają być usunięte.**
- b. podgląd parametrów telemetrycznych Pojazdu (dane live z szyny CAN),**
- c. diagnostyka online magazynów energii (sprawny czy niesprawny)**
- d. prezentacja statusu Pojazdu: ładowanie, jazda w trybie elektrycznym, jazda w trybie zwykłym, postój.”**

Pytanie nr 52

Zamawiający w SWZ Część II OPZ B. pkt 34.7 pisze: „Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć min. 15/2000 sztuk jednorazowych ustników na każdy Pojazd, min. 1 szt. rezerwowego alkomału”.

Prosimy o wskazanie konkretnej ilości wymaganych jednorazowych ustników, przewidzianych na każdy pojazd.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 34.7. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 42 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 53

Dotyczy Rozdziału 7 SWZ, pkt. 7.24, ppkt. f-m.

Prosimy o odstąpienie od tego wymogu dostarczenia poniższej dokumentacji wraz z ofertą i dostarczenie tej dokumentacji przed podpisaniem umowy. Na tym etapie dostarczenie tej dokumentacji jest zbyt duże, wymagające bardzo dużego nakładu czasu i pracy i powinno być wymagane jedynie od Wykonawcy który złożył najkorzystniejszą ofertę. Tak dokładna dokumentacja jest wymagana do oferty w przetargach dla pojazdów szynowych, co także wynika z zawartych wymagań SWZ, gdzie zamawiający odwołuje się do kabiny maszynisty i pulpitu maszynisty.

f. zwymiarowanego przekroju nadwozia Pojazdu,

g. wizualizacji zewnętrznej Pojazdu,

h. zwymiarowanego układu ogólnego Pojazdu wraz z rozmieszczeniem poszczególnych urządzeń i siedzeń (ze szczególnym uwzględnieniem podziałki),

i. rysunku wraz z wizualizacją lokalizacji oraz montażu na Pojeździe silnika spalinowego oraz silnika elektrycznego wraz z jego charakterystyką mocy w funkcji prędkości obrotowej,

j. schematu układu spalinowego wraz z wizualizacją lokalizacji wyprowadzenia spalin na zewnątrz,

k. zwymiarowanego rysunku drzwi wejściowych,

l. wizualizacji wnętrza Pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w pkt. 7.24. IDW wykreśla lit. i.-j. oraz l-m.

Pytanie nr 54

Prosimy o przesunięcie terminu składania ofert o co najmniej 7 dni. Prośba nasza wynika z wysokiego stopnia skomplikowania wymagań Zamawiającego szczegółowo opisanych w specyfikacji przetargowej, co powoduje konieczność dokonania fachowych analiz technicznych, formalnych i produkcyjnych. Dopiero po uzyskaniu ostatecznych wyjaśnień treści SWZ wszyscy wykonawcy będą mogli wystąpić do poddostawców o skorygowanie swoich ofert, ustalić ostateczną specyfikację oferowanych pojazdów i prawidłowo oszacować wszelkie ryzyka. Uwzględnienie wszystkich udzielonych odpowiedzi pozwoli na precyzyjne opracowanie ostatecznej oferty składającej się z komponentów pochodzących od wielu podwykonawców i kooperantów.

Dlatego przedłużenie terminu składania ofert o co najmniej 7 dni da wykonawcom niezbędny czas na przygotowanie bardziej konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany terminu składania ofert publikując Ogłoszenie zmian lub dodatkowych informacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem 2022/S 015-033727 oraz zamieszczając informację o zmianie terminu składania ofert na stronie internetowej Postępowania w dniu 21 stycznia 2022 r.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że:

- a. Rozdział 15.2. IDW otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Ofertę należy złożyć w nieprzekraczalnym terminie do dnia 15 lutego 2022 r., do godz. 10:30.”

- b. Rozdział 15.2. IDW otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Otwarcie ofert nastąpi w dniu 15 lutego 2022 r. o godz. 12:00 w siedzibie Pełnomocnika Zamawiającego: Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o., Al. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź.”

- c. Rozdział 13.1. IDW otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Wykonawca pozostaje związany ofertą do dnia 15 maja 2022 roku włącznie.”

Pytanie nr 55

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt. 24.13 pisze: „Pojazd winien być wyposażony w osłony na nadkolach lub inne rozwiązanie (np. szczotki) chroniące boki Pojazdu przed nadmiernym zabrudzeniem wydobywającym się spod kół Pojazdu.”

Prosimy o informację czy w/w wymóg dotyczy obu osi pojazdu?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wymóg zapewnienia ochrony boków Pojazdu przed nadmiernym zabrudzeniem dotyczy obu osi Pojazdu.

Pytanie nr 56

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt. 19.6 pisze: „Wszystkie drzwi dwuskrzydłowe z szybą ogrzewaną lub podwójną w drzwiach pierwszych (skrzydło lewe patrząc od wewnątrz Pojazdu).”

Prosimy o potwierdzenie, że szyba ogrzewana lub podwójna ma być zastosowana tylko i wyłącznie w pierwszym skrzydle pierwszych drzwi.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymóg zastosowania szyby ogrzewanej lub podwójnej odnosi się wyłącznie do pierwszego skrzydła pierwszych drzwi Pojazdu.

Pytanie nr 57

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt. 4.19 pisze: „W min. 10 -letnim okresie gwarancji na system detekcji i gaszenia pożaru Wykonawca zobowiązany jest do wykonania na swój koszt wszystkich czynności kontrolnych, obsługowych i legalizacyjnych systemu detekcji i gaszenia pożarów.”

natomiast w pkt. 30.10 tego samego załącznika pisze: „Zastosowany system wykrywania i tłumienia ognia winien posiadać pełną gwarancję, obejmującą w okresie 12 lat od momentu podpisania protokołu odbioru końcowego Pojazdu wykonywanie w ramach świadczeń gwarancyjnych wszystkich czynności obsługowych i naprawczych (wraz z materiałami) na koszt gwaranta. Wykonawca zapewni tzw. „pakiet szybkiej reakcji” tj., wykonanie naprawy gwarancyjnej w czasie nie dłuższym jak 48 godzin w dni robocze.”

Prosimy o informację dotyczącą okresu wymaganej gwarancji na system gaszenia. Czy ma to być 10, czy 12 lat? Prosimy o ujednoczenie zapisów SWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że pkt. 30.10. zdanie pierwsze OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Zastosowany system wykrywania i tłumienia ognia winien posiadać pełną gwarancję, obejmującą w okresie 10 lat od momentu podpisania protokołu odbioru końcowego Pojazdu wykonywanie w ramach świadczeń gwarancyjnych wszystkich czynności obsługowych i naprawczych (wraz z materiałami) na koszt gwaranta.”

Pytanie nr 58

Zamawiający w paragrafie 14 pkt. 10 wzoru umowy pisze:

„Zabezpieczenie Należytego Wykonania Umowy wniesione w innej formie niż pieniądź wygasa w dniu podpisania protokołu odbioru końcowego dostawy Pojazdów bez zastrzeżeń i uznania Umowy w tym zakresie przez Zamawiającego za należyte wykonaną, z wyłączeniem części zabezpieczenia odpowiadającej 30% kwoty Zabezpieczenia Należytego Wykonania Umowy, która

zabezpiecza roszczenia z tytułu rękojmi za wady lub gwarancji i która wygasa w terminie 15 dni od zakończenia okresu rękojmi za wady lub gwarancji.”

Z uwagi na to, iż wzór umowy przewiduje różne terminy gwarancyjne, prosimy o dokładne określenie, czy par. 14 pkt. 10 wzoru umowy chodzi o termin gwarancji na cały autobus, tj. termin przewidziany w par. 13 pkt. 4 lit. a) wzoru umowy?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że Zabezpieczenie Należytego Wykonania Umowy w części obejmującej roszczenia z tytułu rękojmi za wady lub gwarancji wygasa w terminie 15 dni od upływu najdłuższego z okresów rękojmi za wady i gwarancji, wymienionych w §13 ust. 4 IPU.

Pytanie nr 59

Zamawiający w paragrafie 21 wzoru umowy przewiduje możliwość dokonania zmian postanowień zawartej umowy.

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie zmiany umowy 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, pandemie, 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.

*Swoją prośbę wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i wykonawcy. 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.*

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 60

Zamawiający w paragrafie 17 pkt. 3 wzoru umowy pisze: „Wykonawca zobowiązany jest utrzymywać ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej przez niego działalności przez co najmniej okres obowiązywania Umowy, a w razie jej zawarcia na okres krótszy, Wykonawca zobowiązany jest do jej przedłużenia o brakujący okres i przekazania kopii nowej polisy Zamawiającemu na co najmniej 7 dni przed pierwotnym terminem jej wygaśnięcia.”

Wykonawca każdego roku odnawia swoją polisę OC. Termin siedmiu dni przed pierwotnym terminem wygaśnięcia polisy na przekazanie Zamawiającemu polisy na kolejny okres jest zbyt krótki. Odnowienie polisy OC wymaga dokonania wielu formalności. W związku z tym zwracamy się z prośbą o zmianę w/w terminu, tj. przekazania kopii nowej polisy na co najmniej 3 dni przed pierwotnym terminem jej wygaśnięcia.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 61

Zamawiający w paragrafie 17 pkt. 8 wzoru umowy pisze: „Żadna polisa ubezpieczeniowa, o której mowa w ust. 1-6 niniejszego paragrafu, nie może przewidywać franszyzy redukcyjnej.”

Czy Zamawiający zaakceptuje polisę ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej zawierającą franszyzę redukcyjną, z jednoczesnym zobowiązaniem się Wykonawcy, że w przypadku wystąpienia szkody, Wykonawca zobowiązuje się do pokrycia całości kwoty jakiej dotyczy franszyza redukcyjna? Wykonawca posiada ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej o wartości kilkudziesięciu milionów złotych, w której franszyza redukcyjna wynosi 10.000,00 złotych. Zredukowanie franszyzy redukcyjnej, bądź zawarcie nowej polisy wg. wymagań Zamawiającego obciążać będzie Wykonawcę dodatkowym kosztem, co także może przekładać się na ostateczną cenę autobusu.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 62

Zamawiający w paragrafie 17 pkt. 8 wzoru umowy pisze: „Niezależnie od uprawnienia przewidzianego w ust. 6 niniejszego paragrafu, Zamawiającemu przysługuje prawo do naliczenia kary umownej w wysokości 10.000 PLN (słownie: dziesięć tysięcy złotych) za każdy dzień naruszenia obowiązków, o których mowa w ust. 1-4 niniejszego paragrafu, licząc do dnia poprzedzającego dzień zawarcia umowy ubezpieczenia, przy czym Zamawiający zobowiązany jest do niezwłocznego podjęcia czynności zmierzających do zawarcia umowy ubezpieczenia.”

W ocenie Wykonawcy, tak ukształtowana kara umowna jest:

- 1) nieproporcjonalnie wysoka w stosunku do wartości przedmiotu zamówienia,
- 2) rażąco odbiega od rozmiaru potencjalnej szkody, możliwej do poniesienia przez Zamawiającego w efekcie nienależytego wykonania zobowiązania przez Wykonawcę – potencjalna szkoda wynikająca z opóźnienia w dostawie jednego pojazdu nie koresponduje w żaden sposób z wysokością zastrzeżonej przez Zamawiającego kary,
- 3) wykracza poza wysokość kar umownych standardowo stosowanych w podobnych postępowaniach prowadzonych przez innych zamawiających, w podobnym przedmiocie,

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 zaferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył 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 udzielenia zamówienia publicznego.”

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.

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem usunięcie powyższego zapisu lub zmniejszenie kary do wysokości 500,00 PLN za każdy dzień naruszenia obowiązków.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Zestaw 8

Pytanie nr 1

Zamawiający w Opisie Przedmiotu Zamówienia pkt. 40.3. przedstawił wymogi odnośnie dokumentacji pojazdów. Zamawiający wymaga dostarczenia dokumentów wymienionych w tym punkcie po 1 egzemplarzu na każdy pojazd. Wymóg ten dotyczący niektórych z tych dokumentów wydaje się bezzasadny – dokumenty będą się powielać co doprowadzi tylko do nadmiaru makulatury.

W związku z tym proponujemy następującą zmianę:

- **dokumenty od lit. a do lit. d – 1 egzemplarz do każdego pojazdu wraz z dostawą poszczególnych autobusów – te dokumenty przypisane są do poszczególnych autobusów,**

¹ Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych, VIII kadencja, druk sejm. nr 3624



- **dokumenty od lit. e do lit. f – w ilości 1 egzemplarza na cały kontrakt,**
- **dokumenty od lit. g do lit. m – w ilości 3 kompletów na cały kontrakt wraz z dostawą pierwszego autobusu.**

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 40.3. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 47 Zestawu 1 powyżej.

Pytanie nr 2

Prosimy o informację w jaki sposób podczas składania oferty należy poprawnie zidentyfikować postępowanie. Prosimy o informację jaki numer i w której z poniższych rubryk wpisać aby poprawnie złożyć ofertę?

Wykonawca

Wybierz rodzaj identyfikatora postępowania

Po wybraniu identyfikatora wpisz odpowiedni numer

- Numer ogłoszenia TED (Tenders Electronic Daily)
- Numer ogłoszenia BZP (Biuletynu Zamówień Publicznych)
- Numer postępowania (wewnętrzny numer Zamawiającego dla postępowań bez ogłoszenia w TED lub BZP)

ANULUJ

DALEJ

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje, że prowadzone przez niego Postępowanie dotyczy udzielenia zamówienia klasycznego o wartości przekraczającej progi unijne. Ogłoszenie o zamówieniu opublikowane zostało w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem 2021/S 252-669439. Mając powyższe na uwadze prawidłowa identyfikacja Postępowania polegać winna na wybraniu opcji „Numer ogłoszenia TED” i wpisaniu ww. numeru ogłoszenia.

Zestaw 9

Pytanie nr 1

Część II SWZ Opis przedmiotu zamówienia pkt 15. Komputer pokładowy 15.3. Minimalne wymagania techniczne autokomputera:

- a. zasilanie: 24V +/-20 %,*
- b. temperatura pracy: - 30°C do +70°C (dotyczy wszystkich modułów SP),*
- c. zabezpieczenie przed przeciążeniami i przepięciami,*
- d. obudowa odporna na wandalizm,*
- e. obudowa odporna na wilgoć,*
- f. obudowa odporna na pył.*
- g. urządzenie musi zapewniać dostęp do interfejsów komunikacyjnych: LAN, RS232, RS422, RS485, IBIS, USB, USB host,*
- h. ethernet 10/100 Mbit,*
- i. czytnik kart mifare,*
- j. karta dźwiękowa ze wzmacniaczem 20W,*
- k. urządzenie musi posiadać wystarczającą ilość złączy do podłączenia:*
 - 1 szyny CAN pojazdu,*



- 8 głośników (4-8 ohm),
oraz (zalecane LAN):
- 1 kasownika,
- 1 automatu biletowego,
- 4 tablic LED,
- 8 tablic LCD systemu informacji pasażerskiej,

W nawiązaniu do informacji zawartych w II Części SWZ, Opis przedmiotu zamówienia w Rozdziale 15 Komputer pokładowy (oznaczone powyżej kolorem żółtym), Wykonawca wnosi o potwierdzenie przez Zamawiającego, że poniższa ilość tablic LED o parametrach technicznych zakładana przez Wykonawcę do kalkulacji jest prawidłowa?

ppkt. 25.14 Tablica zewnętrzna przednia 24x200, rozstaw punktów świetlnych 9x10, dioda biała – 1 szt.

ppkt. 25.15 Tablica zewnętrzna boczna – 24x160, rozstaw punktów świetlnych, dioda biała 7x8 – 1 szt.

ppkt. 25.16 Tablica zewnętrzna tylna – 24x160 rozstaw punktów świetlnych 7x8, dioda biała - 1 szt.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w zakresie pkt. 25.14.-25.16. OPZ. Zamawiający oczekuje czwartej tablicy LED - brygadowej. Zamawiający wskazuje, że w powołanych zapisach OPZ określił odmienne od wskazanych przez Wykonawcę parametry graniczne diod. Wykonawca winien zaoferować rozwiązanie uwzględniające parametry graniczne określone w OPZ (rozstaw maksymalny, wymiar części aktywnej).

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że w pkt. 15 OPZ dodaje nowy ustęp 15.5. w brzmieniu następującym:

„Zamawiający dopuszcza zastosowanie switcha Ethernet zewnętrznego do autokomputera w celu obsługi wszystkich urządzeń sieciowych przez autokomputer”.

Pytanie nr 2

Czy Zamawiający nie planuje zainstalowania 1 szt. tablicy LED zewnętrznej bocznej numerowej prezentującej wyłącznie nr linii umiejscowionej przy szybie obok pierwszych drzwi wejściowych do autobusu o wymiarach 24x40 i rozstawie punktów świetlnych 9x10?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga zainstalowania w Pojeździe tablicy o wymiarach 24x40 i rozstawie punktów świetlnych 9x10. Jako czwarta tablica LED zainstalowana być winna tablica brygadowa, o której mowa w pkt 25.10. OPZ, o wymiarach 24x32.

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że pkt. 25.10. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Tablica dwustronna „brygadowa”, o wymiarach 24x32, rozstaw punktów świetlnych 6x6, wykonana wyjątkowo w oparciu o diody wysokiej jasności, w kolorze pomarańczowym.”

Pytanie nr 3

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż poniższe parametry dla tablicy brygadowej spełniają wymagania oczekiwane przez Zamawiającego:

ppkt. 25.10. Tablica dwustronna „brygadowa”, wykonana wyjątkowo w oparciu o diody wysokiej jasności, w kolorze pomarańczowym – Wykonawca wnosi o potwierdzenie, iż poniższe parametry dla tablicy LED brygadowej opisanej w ppkt 25.10 spełnią wymagania oczekiwane przez Zamawiającego - parametry techniczne: Tablica brygadowa dwustronna prezentująca nr brygady na zewnątrz i nr kierowcy do wewnątrz o wymiarach 16x32 rozstaw punktów świetlnych 6x6, dioda bursztynowa.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 25.10. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 2 Zestawu 9 powyżej. Zamawiający wymaga zainstalowania tablicy brygadowej o parametrach w nim określonych.

Pytanie nr 4

Wykonawca wnosi o potwierdzenie przez Zamawiającego, że poniższa ilość tablic/monitorów LCD o parametrach technicznych zakładana przez Wykonawcę do kalkulacji jest prawidłowa?

25.12. Tablice wewnętrzne boczne

25.12.1. Wyświetlacz wewnętrzny boczny: **1 szt. (jedna sztuka)** umieszczona przed II drzwiami Pojazdu.

25.13. Tablice wewnętrzne podsufitowe

25.13.1. Funkcję tablicy podsufitowej winien pełnić monitor LCD o przekątnej minimum 21,5”, wymagane są min. **2 szt. (dwie sztuki)** tablic podsufitowych: jedna tablica za kabiną kierowcy, druga tablica w połowie długości Pojazdu, w okolicy II drzwi (dla tablicy drugiej dopuszcza się zastosowanie monitora dwustronnego zwróconego do przodu oraz do tyłu Pojazdu).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza wymagania SWZ w zakresie pkt. 25.12.1. i 25.13.1. OPZ.

Pytanie nr 5

Czy Zamawiający przewiduje, iż na Tablicach wewnętrznych podsufitowych LCD min 21,5” będzie prezentowany również materiał reklamowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej i komercyjne reklamy podmiotów zewnętrznych (Rozdział 29 Część II SWZ Opis przedmiotu zamówienia)?

Jeżeli tak czy Zamawiający potwierdza że informacja pasażerska w postaci przesuwanego się w dolnej lub górnej części paska oraz reklamy będą prezentowane na wszystkich Tablicach wewnętrznych podsufitowych monitorach LCD min. 21,5”, czy też przewiduje zainstalowanie większej ilości monitorów np. 3 szt. z których jeden będzie prezentował wyłączne reklamy a pozostałe dwa informacje pasażerską i reklamy?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że na tablicach wewnętrznych podsufitowych prezentowany będzie materiał reklamowy Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o. i komercyjne reklamy podmiotów zewnętrznych. Zamawiający potwierdza, że informacja pasażerska w postaci przesuwanego się w dolnej lub górnej części paska oraz reklamy będą prezentowane na wszystkich tablicach wewnętrznych podsufitowych. Zamawiający wymaga zainstalowania w Pojeździe dwóch tablic/monitorów LCD, zgodnie z treścią pkt. 25.13.1. OPZ.

Pytanie nr 6

Pytanie do Rozdział 17 Część II SWZ Opis przedmiotu zamówienia

Usunięcie oczywistej omyłki pisarskiej w „ppkt 17.3 Mobilny automat biletowy winien ponadto realizować następujące funkcje” gdzie zostały opisane dwa odniesienia/obszary oba pod lit. a

Ppkt 17.3. Mobilny automat biletowy winien ponadto realizować następujące funkcje:

Obecnie lit. b winna być lit. c

umożliwić bezpośrednie drukowanie historycznych i bieżących raportów (dobowych, miesięcznych lub wg określonego przedziału dat) zawierających szczegółowe informacje o dokonanej sprzedaży tj. ilości biletów, podróżnych oraz wartości wszystkich transakcji z podziałem na rodzaje biletów (oferty), ulgi itp.,

Wykonawca wnioskuję o usunięcie lit b i zapisu zawartego w/w punkcie, ponieważ jest to funkcja systemu centralnego, automat nie będzie mógł bezpośrednio realizować opisanej usługi.

Ppkt 17.3. Mobilny automat biletowy winien ponadto realizować następujące funkcje: lit. e. transmitować na bieżąco żądania obsługi serwisowej; parametry podlegające ciągłemu Monitorowaniu, tiret iii. Sygnalizacja: wykreślenie komunikatu „automat nieaktywny”, ponieważ jest to komunikat tożsamy z komunikatem „automat niedostępny”

Ppkt 17.3. Mobilny automat biletowy winien ponadto realizować następujące funkcje: lit. e. transmitować na bieżąco żądania obsługi serwisowej; parametry podlegające ciągłemu Monitorowaniu, tiret iv. zacięcie papieru

Wykonawca wnioskuję o wykreślenie zapisu zacięcie papieru i dopuszczenie realizowanej obecnie funkcjonalności przez automat biletowy, w następujący sposób:

Funkcjonalność sygnalizacji „zacięcie papieru” jest obsługiwana razem z sygnałem „koniec papieru” jako sygnał łączny „zacięcie papieru / koniec papieru”.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje poprawy oczywistej omyłki pisarskiej, w ten sposób, że dotychczasowemu pkt. 17.3. lit. a. OPZ w brzmieniu „zapewnić wymianę danych umożliwiającą ich pobieranie oraz automatyczne przesyłanie do Systemu użytkownika, o którym mowa w pkt 17.28 OPZ” nadaje nową numerację „lit. b”, z uwzględnieniem konsekwencji zmiany numeracji dla kolejnych punktów.

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że:

- a. pkt. 17.3 lit. c. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„w przypadku awarii biletomatu uniemożliwiającej transmisję danych do systemu centralnego umożliwić pobranie danych w zakresie sprzedaży bezpośrednio z biletomatu (np. na pendrive) z okresu ostatniego tygodnia, zawierających szczegółowe informacje o dokonanej sprzedaży tj. ilości biletów, podróży oraz wartości wszystkich transakcji z podziałem na rodzaje biletów (oferty), ulgi itp.”

- b. wykreśla z pkt. 17.3 lit. e. tiret iii. sformułowanie „automat nieaktywny”.

- c. na końcu pkt. 17.3 lit. e. tiret iv. Dodaje nowe zdanie w brzmieniu następującym:

„Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym funkcjonalność sygnalizacji „zacięcie papieru” jest obsługiwana razem z sygnałem „koniec papieru” jako sygnał łączny „zacięcie papieru / koniec papieru”.

Pytanie nr 7

Rozdział 17, II Elementy funkcjonalne Mobilnego Automatu Biletowego, 17.4. Mobilny Automat Biletowy musi być wyposażony przynajmniej w:, pkt 1 lit a - Wykonawca wnosi o usunięcie zastosowanego zapisu „wysokokontrastowego” oraz w ocenie Wykonawcy jest to określenie bardzo nieprecyzyjne i powodujące precedens do ewentualnego reklamowania jakości wyświetlanego obrazu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że pkt. 17.4. lit. a. zdanie pierwsze OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„przejrzysty sposób komunikacji z podróżnym w czterech językach (polski, angielski, niemiecki, ukraiński) i wyboru biletu przy pomocy kolorowego wyświetlacza TFT LCD (ekran dotykowy pojemnościowy) o przekątnej min. 10,4”, rozdzielczości min. 1024 x 768 i poziomie jasności min. 500 cd/m², dopasowującego jasność do poziomu zewnętrznego oświetlenia, z możliwością przejścia w tryb widoku dla osób niedowidzących (interfejs umożliwiający zwiększenie kontrastu i powiększenie czcionki).

Pytanie nr 8

Rozdział 17, II Elementy funkcjonalne Mobilnego Automatu Biletowego, 17.4. Mobilny Automat Biletowy musi być wyposażony przynajmniej w: pkt 1 lit a - Wykonawca wnosi o usunięcie zastosowanego zapisu „długopisu, wskaźnika lub innego przedmiotu o podobnej”, do obsługi zastosowanego ekranu nie ma potrzeby stosowania dodatkowych przedmiotów.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 9

Rozdział 17, II Elementy funkcjonalne Mobilnego Automatu Biletowego, 17.4. Mobilny Automat Biletowy musi być wyposażony przynajmniej w: pkt 1 lit e – Wykonawca wnosi o wyjaśnienie, ponieważ nie rozumie, w jaki sposób transmisja ma się odbywać za pośrednictwem pamięci? Terminal bez połączenia z aplikacją bankową nie umożliwi wykonanie transakcji na kwoty wyższe niż 50 zł i jednocześnie nie umożliwi wykonanie takich transakcji zbyt wiele. Automat jest/powinien być wyposażony w mechanizm redundantnej łączności, która działa jedynie na interfejsie modemowym i ethernetowym. Jeżeli nie będzie połączenia przez żaden z w/w interfejsów, to biletomat zwyczajnie nie będzie realizował usług sprzedaży (zostanie odcięty od "świata") i nie będzie posiadał żadnej alternatywy. Transmisja danych przez USB lub kartę pamięci będzie realizowana w sytuacjach awaryjnych np. do zgrywania logów. Wykonawca wnioskuję o usunięcie z lit e, zdania: „pendrive’a za pośrednictwem łącza USB lub karty pamięci w przypadku gdy nie jest możliwe”.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że pkt. 17.4. lit. e. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„moduł transmisji danych w oparciu o bezprzewodową sieć GSM/GPRS/UMTS”

Pytanie nr 10

Rozdział 17, II Elementy funkcjonalne Mobilnego Automatu Biletowego, 17.4. Mobilny Automat Biletowy musi być wyposażony przynajmniej w: pkt 1 lit f Wykonawca wnioskuję o usunięcie zapisów lit f „moduł GPS, w przypadku gdy nie jest możliwe korzystanie z głównego modułu GPS zainstalowanego w Pojeździe;” – Wykonawca wyjaśnia iż moduł GPS zamontowany w biletomacie nie będzie umożliwiał autonomicznego zarządzania obsługą tras. Informacje o trasie będą pobierane są z systemu pojazdowego i na tej podstawie biletomat będzie umożliwiał odniesienie lokalizacji do cennika trasy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że wykreśla pkt. 17.4. lit. f. OPZ.

Pytanie nr 11

Rozdział 17, II Elementy funkcjonalne Mobilnego Automatu Biletowego 17.5. Mobilny automat biletowy powinien także: lit. c „być zasilany z zewnętrznego źródła zasilania, o którego napięciu decyduje Wykonawca; pobór mocy powinien być nie wyższy niż 300W w standardowym trybie pracy; odbiornik prądu w automacie powinien posiadać własny obwód z oddzielnym bezpiecznikiem; - Wykonawca wnioskuję o usunięcie z zapisów lit c i przeniesienie zapisu do innego rozdziału Część II SWZ Opis przedmiotu zamówienia, zapisu „o którego napięciu decyduje Wykonawca” – o tym obszarze decyduje producent pojazdu a nie producent Automatu biletowego.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że pkt. 17.5. lit. c. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„być zasilany z zewnętrznego źródła zasilania, pobór mocy powinien być nie wyższy niż 300W w standardowym trybie pracy; odbiornik prądu w automacie powinien posiadać własny obwód z oddzielnym bezpiecznikiem”

Pytanie nr 12

Rozdział 17, II Elementy funkcjonalne Mobilnego Automatu Biletowego pkt. 17.14 „musi być odporny na próby uszkodzenia poprzez uderzenia twardymi przedmiotami oraz na zarysowania (wandaloodporny)” - Wykonawca wnosi o podanie kryteriów do oceny poziomu wandaloodporności opisane w/w zdaniu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że pkt. 17.14. zdanie trzecie OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„Dodatkowo musi być odporny na próby uszkodzenia poprzez uderzenia twardymi przedmiotami oraz na zarysowania, o wytrzymałości na poziomie min. IK08, zgodnie z normą EN 62262 (wandaloodporny).”

Pytanie nr 13

Rozdział 17, II Elementy funkcjonalne Mobilnego Automatu Biletowego pkt. 17.20 lit a Wykonawca wnosi o wykreślenie zdania w nawiasie (informacja o przystanku początkowym pobierana jest przez sygnał GPS), ponieważ opisana informacja pobierana powinna być jedynie z systemu pokładowego pojazdu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że pkt. 17.20. lit. a. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„aplikacja powinna wskazywać przystanek początkowy. Pasażer wskazuje przystanek docelowy. Data zakupu = data wyjazdu”

Zestaw 10

Pytanie nr 1

Wykonawca uprzejmie prosi o wyjaśnienie do łączących się w zakresie Systemu Poboru Opłat za Przejazdy Rozdziału 17 i 18 OPZ

Część II SWZ Opis przedmiotu zamówienia Rozdział 18 Kasownik – Czy Zamawiający przewiduje sprzedaż biletów papierowych lub elektronicznych (karta), które będą wymagały kasowania biletów albo odbicia/rejestracji karty w kasowniku? Jeżeli bilety nie będą sprzedawane w kasach biletowych, a będą kupowane wyłącznie przez Internet oraz w automatach biletowych dostępnych w autobusach, to w ocenie Wykonawcy instalacja kasowników w autobusach wówczas nie byłaby konieczna, ponieważ te bilety nie wymagałyby kasowania.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Zestaw 11

Pytanie nr 1

Dot. Część II SWZ Opis przedmiotu zamówienia Rozdział 18 Kasownik Pkt 18.4. Minimalne wymagania dotyczące kasownika biletowego:

c. zakres temperatury pracy – (-5oC ÷ +55oC), Wykonawca wnosi o dopuszczenie przez Zamawiającego dostawę kasownika posiadającego zakres temperatur pracy (-2oC ÷ +60oC).

d. stopień ochrony IP20, Wykonawca wnosi o dopuszczenie przez Zamawiającego dostawę Kasownika o wyższym IP.

h. wymiary gabarytowe maksymalne - 380 x 180 x 130 mm, - Wykonawca wnosi o dopuszczenie przez Zamawiającego dostawę Kasownika o wymiarach 330x180x160.

k. materiał obudowy odlew aluminiowy z malowaniem proszkowym, - Wykonawca wnosi o dopuszczenie przez Zamawiającego dostawę Kasownika posiadającego inny typ materiału obudowy tj. tworzywa równie trwałego i bezpiecznego jak odlew aluminiowy.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ, w ten sposób, że:

- a. pkt. 18.4. lit. c. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„zakres temperatury pracy – (-2°C ÷ +55°C)”

- b. pkt. 18.4. lit. d. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„stopień ochrony nie mniejszy niż IP20”

- c. pkt. 18.4. lit. h. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„wymiar gabarytowy maksymalny - 380 x 180 x 160 mm”

- d. pkt. 18.4. lit. k. OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

„materiał obudowy odlew aluminiowy lub inny równie trwały i bezpieczny materiał z malowaniem proszkowym”

Jednocześnie Zamawiający, działając na podstawie art. 137 ust. 1 Ustawy pzp, dokonuje zmiany nazwy Postępowania w całej Specyfikacji Warunków Zamówienia, nadając jej nowe, następujące brzmienie:

„Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup autobusów hybrydowych.”

Wyjaśnienia oraz zmiany są wiążące dla wszystkich Wykonawców i należy je uwzględnić podczas przygotowywania ofert.