

ŁKA.ZIZ.271.591.2021

Łódź, dnia 31.01.2022 roku

(Nr. rej. 119/2022)

Wykonawcy uczestniczący w postępowaniu

Dotyczy: *postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego na „Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup autobusów hybrydowych”, znak postępowania: ŁKA.ZIZ.271.591.2021*

Łódzka Kolej Aglomeracyjna Sp. z o.o., 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”) udziela odpowiedzi na pytania Wykonawców:

Zestaw 12

Pytanie nr 1

Dotyczy: Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w SWZ, część II, - Opis Przedmiotu Zamówienia, dział B - Wymagania techniczne, pkt. 27 – Monitoring wizyjny.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zastosowania rozwiązania systemu monitoringu wizyjnego opartego na kamerach IP i rejestratorze obsługującym kamery IP, aktualne zapisy wymagań dotyczące Systemu monitoringu wizyjnego dopuszczają możliwość zastosowania kamer analogowych”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że nie ogranicza systemu monitoringu do konkretnej technologii. W związku z powyższym Zamawiający nie potwierdza wymogu zastosowania rozwiązania systemu monitoringu opartego na kamerach i rejestratorze IP. Zamawiający wymaga zapewnienia określonych funkcjonalności, na podstawie których Wykonawca winien dobrać optymalną technologię. Zamawiający pragnie zauważyć, że w pojazdach produkowanych seryjnie z systemami asystenta parkowania czy cyfrowego lusterka wstecznego wykorzystywane są inne technologie niż IP.

Zestaw 13

Pytanie nr 1

Dotyczy: Rozdziału 15 OPZ, pkt 15.3 Minimalne wymagania techniczne autokomputera”, lit g „urządzenie musi zapewniać dostęp do interfejsów komunikacyjnych: LAN, RS232, RS422, RS485, IBIS, USB, USB host”.

Wykonawca wnioskuję o wykreślenie zapisu opisanego w treści OPZ rozdział 15, pkt 15.3 lit g lub jego daleko idącą modyfikację.

Uzasadnienie

Prośbę swą uzasadniamy tym, że – pominiwszy LAN i USB – zdecydowana większość wymienionych standardów komunikacyjnych to rozwiązania przestarzałe, nie mające dzisiaj zastosowania (za wyjątkiem być może bardzo specyficznych sytuacji) i stawianie ich jako wymóg decydujący o możliwości przystąpienia do przetargu wydaje się nie mieć uzasadnienia ani technicznego, ani ekonomicznego (podnosi koszty urządzenia). Ponieważ zakres dostawy obejmuje cały system, to po stronie potencjalnego dostawcy powinien być wybór najbardziej efektywnego sposobu komunikowania się urządzeń, ich diagnostyki i serwisowania.



Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie. Zamawiający wskazuje, że standardy RS232, a w szczególności RS485, są standardem przemysłowym i wiele czujników czy urządzeń posiada tylko taki interfejs. Przykładem są np. alkomaty, które aktualnie posiadają albo analogowe sterowanie albo po RS. Fakt, że RS występuje na rynku od wielu lat nie oznacza, że jest przestarzały. Zamawiający nie chce ograniczać sobie możliwości rozwoju systemu.

Zestaw 14

Pytanie nr 1

Dotyczy: części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, pkt.1.3, 4.4. oraz 4.5

W części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 1.3 Zamawiający zapisał:

„1.3. Oferowane Pojazdy muszą posiadać napęd hybrydowy, napędzany silnikiem wysokoprężnym i silnikiem/silnikami elektrycznym/elektrycznymi w szeregowym systemie hybrydowym. Silniki napędu hybrydowego mogą pracować, w zależności od potrzeb, jednocześnie. Silnik spalinowy musi posiadać certyfikat potwierdzający spełnienie normy emisji czystości spalin EURO 6.” oraz w punkcie 4.4 „... w tym umożliwiać przejazd w obrębie danego przystanku/danej strefy w trybie elektrycznym...” oraz w punkcie 4.5 „Pojazdach winien być zamontowany silnik (silniki) elektrycznego napędu hybrydowego o min. mocy 110 kW...”

Wnosimy o dopuszczenie równoległego systemu hybrydowego „mildhybrid”. W uzasadnieniu przedstawiamy argumenty dlaczego wskazane przez nas rozwiązanie może okazać się znacznie korzystniejsze dla Zamawiającego.

Wnosimy o rezygnację z wymogu opisanego w punkcie 4.4 zacytowanego powyżej dla pojazdów „mildhybrid”.

Wnosimy o dopuszczenie maksymalnej mocy silnika elektrycznego na poziomie min. 10kW dla pojazdów „mildhybrid”.

Uzasadnienie:

Zamawiający w specyfikacji wskazuje średni roczny przebieg zamawianych autobusów na ok. 80 000km rocznie, co jednoznacznie wyznacza specyfikę sposobu w jaki Zamawiający będzie eksploatował pojazdy. Tak duże przebiegi mogą zostać osiągnięte jedynie, kiedy pojazdy są eksploatowane na trasach podmiejskich, międzymiastowych lub łączonych miejsko – międzymiastowych o dużych odległościach pomiędzy przystankami i zatrzymaniami pojazdu.

Proponowane przez nas rozwiązanie hybrydy równoległej „mild” nie jest podatne na warunki drogowe i każde zatrzymanie lub przyhamowanie pojazdu pozwala na oszczędność paliwa, bez zwiększania zużycia na trasach podmiejskich. Wymagana przez Zamawiającego hybryda szeregową ze względu na swoją konstrukcję sprawdza się jedynie w warunkach jazdy miejskiej, o dużej częstotliwości zatrzymań i ruszeń, staje się jednak nieekonomiczna w warunkach jazdy „na trasie”. Stąd specyfika użytkowania pojazdów przez Zamawiającego może spowodować, że zamówione hybrydy szeregowe będą zużywać więcej paliwa niż autobusy z tradycyjnym napędem diesla. Poniżej opisuję przyczyny techniczne powodujące brak „efektu hybrydy” w rozwiązaniu szeregowym na trasach o wyższej średniej prędkości eksploatacyjnej.

Konstrukcja szeregową: oparta jest o generator prądu zblokowany z silnikiem diesla, a napęd na koła przekazywany jest jedynie za pośrednictwem silników elektrycznych.

Energia do napędzania pojazdu pochodzi z dwóch źródeł – energia odzyskana w procesie hamowania oraz prąd wygenerowany przy pomocy silnika diesla. Generacja powoduje straty wynikające ze sprawności generatora (sprawności procesu przemiany energii mechanicznej na elektryczną). Dlatego podczas jazdy ze stałą prędkością, kiedy odzysk energii nie występuje, całkowity bilans zużycia paliwa



jest pogorszony w stosunku do tradycyjnego diesla o sprawność generatora energii elektrycznej (zazwyczaj 20 do 40 procent gorszy).

Plusem takiego rozwiązania jest możliwość jazdy z wyłączonym silnikiem diesla oraz oszczędność zużycia paliwa na trasach wymagających częstego zatrzymywania pojazdu (w odstępach od 400 do 800 metrów).

Proponowana konstrukcja równoległa „mild hybrid”: napęd silnika diesla przekazywany jest bezpośrednio na koła pojazdu za pośrednictwem skrzyni biegów. W miejscu koła zamachowego umieszczony jest niewielki silnik elektryczny pozwalający na odzyskiwanie energii (rekuperację). Jednocześnie silnik elektryczny układu hybrydowego zastępuje alternator i rozrusznik podczas działania układu start/stop.

Dzięki bezpośredniemu przekazywaniu napędu z silnika diesla na koła pojazdu układ napędowy jest równie wydajny bez względu na warunki drogowe. Ponadto rezygnacja z alternatorów i zasilanie urządzeń pokładowych z energii odzyskanej w procesie hamowania pojazdu pozwala na oszczędność paliwa na poziomie 10%, ponownie, niezależnie od warunków drogowych.

Układ „mildhybrid” nie pozwala na poruszanie się jedynie przy użyciu silników elektrycznych, jednak pojazd posiada układ start/stop, który wyłącza silnik spalinowy na przystankach.

Wnosimy o dopuszczenie przez Zamawiającego proponowanego układu, gdyż jedynie takie rozwiązanie zapewni oczekiwany efekt ekologiczny pojazdu hybrydowego oraz niższe zużycie paliwa.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania SWZ w powyższym zakresie. Proponowane rozwiązanie nie spełnia wymagań wniosku o dofinansowanie projektu „Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy województwa łódzkiego: zakup autobusów hybrydowych” w ramach Programu Rządowego Fundusz Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, w zakresie realizacji napędu przez silniki: elektryczny i diesel. Zamawiający wskazuje jednocześnie, że autobusy stanowiące przedmiot zamówienia przeznaczone będą do przewozów pasażerskich w ruchu miejskim i podmiejskim.

Pytanie nr 2

W części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 3.5

Zamawiający zapisał:

„Liczba miejsc dla wózków inwalidzkich i dziecięcych: 1 miejsce dla wózka dziecięcego i 1 miejsce dla wózka inwalidzkiego, stosownie do wymogów „Regulaminu 107 EKG/ONZ””

Wnosimy o dopuszczenie jednego miejsca na wózek inwalidzki lub dziecięcy zgodnie z wymaganiami Regulaminu 107 EKG/ONZ.

Uzasadnienie:

Mając na uwadze optymalne rozplanowanie przestrzeni pasażerskiej oraz jak największą możliwą ilość miejsc z niskiej podłogi wnosimy o dopuszczenie rozwiązania zgodnego z Regulaminem 107 EKG/ONZ.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 3.5. OPZ, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„Liczba miejsc dla wózków inwalidzkich i dziecięcych: 1 miejsce dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego, stosownie do wymogów „Regulaminu 107 EKG/ONZ”.

Pytanie nr 3

W części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 4.10

Zamawiający zapisał:

„Pojemność magazynu energii winna umożliwiać jazdę wyłącznie na silniku elektrycznym, na krótkim dystansie (minimum 200 metrów), w szczególności podczas ruszania Pojazdu (np. z przystanku lub ze skrzyżowania)”

Wnosimy o dopuszczenie braku możliwości jazdy wyłącznie na silniku elektrycznym w przypadku pojazdów „mildhybrid”. Uzasadnienie powyższego wniosku stanowi pytanie numer 1.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania w Pojazdach równoległego systemu hybrydowego „mildhybrid”, zgodnie z odpowiedzią na Pytanie 1 Zestawu 14 powyżej.

Pytanie nr 4

W części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 4.17

Zamawiający zapisał:

„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”

Wnosimy o dopuszczenie centralnego punktu smarnego obejmującego wszystkie punkty smarne podwozia oraz systemu uzupełniania oleju w silniku o pojemności wystarczającej na cały okres eksploatacji silnika pomiędzy wymianami oleju silnikowego.

Uzasadnienie:

Smarowanie przedniego zawieszenia odbywa się z identyczną częstotliwością, jak kontrola centralnego układu smarowania, przy czym centralny układ smarowania może ulegać awariom. Fakt ten potwierdza opisane przez Zamawiającego wymaganie w zakresie autodiagnozy systemu.

Proponowane przez nas rozwiązanie zastosowania łatwo dostępnego dla obsługi centralnego punktu smarnego, dzięki w pełni mechanicznej konstrukcji, jest kilkakrotnie bardziej niezawodny, znacznie tańszy, prostszy w konstrukcji i jednocześnie równie prosty w obsłudze, a obsługi ograniczone są do interwałów przeglądowych przez co pracochłonność pozostaje niezmienna w obu rozwiązaniach.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 5

W części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 4.18

Zamawiający zapisał:

„Komora silnika spalinowego winna być wyposażona w automatyczny system detekcji i gaszenia pożaru wykorzystujący proszek gaśniczy ...”

Wnosimy o dopuszczenie systemu detekcji i gaszenia pożaru wykorzystującego płyn gaśniczy.

Uzasadnienie:

Jest to jedyne, seryjnie stosowane przez nas rozwiązanie. Ponadto wymaganie zastosowania proszku gaśniczego według naszej wiedzy wskazuje na jednego dostawcę oferującego takie system na rynku polskim.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 6

W części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 4.24



Zamawiający zapisał:

„Oferowane Pojazdy winny spełniać warunki maksymalnego zużycia oleju napędowego na podstawie testu SORT-2, nie większego niż 30 litrów/100 km”

Wnosimy o dopuszczenie maksymalnego zużycia na poziomie nie większym niż 33 litrów na 100 km dla autobusów „mildhybrid”.

Uzasadnienie:

Wymagane przez Zamawiającego zużycie na poziomie 30 litrów według testu SORT-2 osiągnięte jest przez hybrydy szeregowy w teoretycznym teście SORT, podczas krótkiego, ustandaryzowanego cyklu. Zgodnie z wyjaśnieniami zawartymi w pytaniu 1 rzeczywiste osiągi pojazdów będą znacząco różnić się od osiągnięć teoretycznych.

Ponadto Zamawiający punktuje parametr spalania w kryteriach oceny oferty, stąd oferty z niższym spalaniem będą faworyzowane w procesie wyboru najkorzystniejszej dla Zamawiającego, więc poziomu zwiększenia maksymalnego poziomu interes Zamawiającego pozostaje zabezpieczony.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania w Pojazdach równoległego systemu hybrydowego „mildhybrid”, zgodnie z odpowiedzią na Pytanie 1 Zestawu 14 powyżej. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 7

W części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 4.26

Zamawiający zapisał:

„maksymalny poziom zużycia energii podczas stałego cyklu użytkowania autobusu 8 640 000 MJ. wyliczonym zgodnie ...

oraz

... maksymalny poziom emisji zanieczyszczeń CO₂ wyliczony metodą obliczeniową na podstawie zużycia paliwa w teście SORT-2 może wynosić 780 g/km. Emisja CO₂ [g/km] = Z x WECO₂...”

Powyższe parametry wyliczane są na podstawie zużycia paliwa, stąd wnosimy o wyrównanie powyższych parametrów do poziomu 33l ON/100km t.j.

- zużycie energii: 9 504 000 MJ

- emisja CO₂: 858 g/km

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania w Pojazdach równoległego systemu hybrydowego „mildhybrid”, zgodnie z odpowiedzią na Pytanie 1 Zestawu 14 powyżej. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 8

części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 5.6

Zamawiający zapisał:

„W układzie chłodniczym zastosowany filtr, łatwy do demontażu, wielokrotnego użytku oraz dodatkowy filtr siatkowy”

Wnosimy o dopuszczenie niestosowania filtra, jeśli producent pojazdu konstrukcyjnie nie przewiduje takiego rozwiązania seryjnie lub opcjonalnie.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 9



W części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 6.5

Zamawiający zapisał:

„Wykonanie bezobsługowego podwozia Pojazdów – bez punktów smarnych”

Wnosimy o doprecyzowanie powyższego wymogu w odniesieniu do punktu 4.1. Opisu.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt 6.5. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 6 Zestawu 1, pismem zamieszczonym na stronie Postępowania w dniu 28.01.2022 r..

Pytanie nr 10

W części II SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, część „B Wymagania techniczne”, w punkcie 6.7

Zamawiający zapisał:

„Konstrukcja oferowanego Pojazdu winna umożliwiać jego holowanie - w tym z uszkodzonym układem napędowym przy zachowaniu pracy. W przypadku uszkodzenia układu napędowego powinna być możliwość włączenia układu wspomagania, tak aby możliwe było holowanie Pojazdu na kołach za pomocą holu sztywnego, bez unoszenia osi Pojazdu”

Wnosimy o rezygnację z powyższego wymogu.

Uzasadnienie:

Powyższy wymóg możliwy jest do zrealizowania jedynie w przypadku zastosowania elektrycznego układu wspomagania. Jedynym oferowanym rozwiązaniem w pojazdach mildhybrid jest wspomaganie hydrauliczne, które nie może działać przy wyłączonym silniku spalinowym.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza zastosowania w Pojazdach równoległego systemu hybrydowego „mildhybrid”, zgodnie z odpowiedzią na Pytanie 1 Zestawu 14 powyżej. Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Zestaw 15

Pytanie nr 1

Dotyczy: OPZ, pkt. 17, ppkt. 17.2.

Wyrażenie:

17.2. Mobilny automat biletowy musi umożliwiać pasażerowi:

a. zakup papierowych biletów wg pełnej oferty zawartej w taryfie użytkownika oraz ofert pozataryfowych, obowiązujących w dniu przekazania Pojazdu do eksploatacji;

Pytanie:

Prosimy o przedstawienie szczegółów oferty biletowej oraz ofert pozastrefowych.

W jaki sposób automat ma pobierać te dane?

W jaki sposób naliczana będzie należność za przejazd?

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie. Automat biletowy powinien pobierać dane z wyznaczonej przez Zamawiającego lokalizacji na serwerze. OPZ sporządzony dla Postępowania określa wymagania funkcjonalne mobilnych automatów biletowych. Po stronie Wykonawcy leży opracowanie i dostarczenie oprogramowania automatów biletowych zgodnego z wymaganiami funkcjonalnymi OPZ.



Pełna oferta Użytkownika i źródło danych rozkładowych na potrzeby realizacji Umowy zostaną przekazane Wykonawcy po podpisaniu Umowy.

Pytanie nr 2

Dotyczy: OPZ, pkt. 17, ppkt.17.3 b.

Wyrażenie:

Pkt 17.3 b. umożliwiać bezpośrednie drukowanie historycznych i bieżących raportów (dobowych, miesięcznych lub wg określonego przedziału dat) zawierających szczegółowe informacje o dokonanej sprzedaży tj. ilości biletów, podróży oraz wartości wszystkich transakcji z podziałem na rodzaje biletów (oferty), ulgi itp.,

Pytanie:

Czy Zamawiający dopuści drukowanie wymienionych danych i raportów z Systemu Centralnego – taka opcja jest wygodniejsza dla Użytkownika – a wszystkie dane są na bieżąco aktualizowane w czasie rzeczywistym

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt 17.3. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 6 Zestawu 9, pismem zamieszczonym na stronie Postępowania w dniu 28.01.2022 r..

Pytanie nr 3

Dotyczy: OPZ, pkt. 17, ppkt.17.3 c.

Wyrażenie:

c. umożliwiać bezpośrednie pobieranie z automatu biletowego historycznych i bieżących informacji o dokonanej sprzedaży do pliku zawierającego dane wg struktury uzgodnionej z użytkownikiem (rekordy sprzedaży),

Pytanie:

Czy Zamawiający dopuści pobieranie wymienionych informacji (danych) z Systemu Centralnego – taka opcja jest wygodniejsza dla Użytkownika – a wszystkie dane są na bieżąco aktualizowane w czasie rzeczywistym.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt 6.5. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 6 Zestawu 1, pismem zamieszczonym na stronie Postępowania w dniu 28.01.2022 r..

Pytanie nr 4

Dotyczy: OPZ, pkt. 17, ppkt. 17.20.a.

Wyrażenie:

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

Pytanie:

Czy Zamawiający dopuści pobieranie tego typu danych z komputera pokładowego?

Przystanek początkowy aktualizowałby się zgodnie z danymi z komputera pokładowego.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt 17.20. lit. a. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 13 Zestawu 9, pismem zamieszczonym na stronie Postępowania w dniu 28.01.2022 r..



Pytanie nr 5

Dotyczy: OPZ, pkt. 17, ppkt. 17.15.b.

Wyrażenie:

17.5 b. być wyposażony w przemysłową pamięć flash o pojemności minimum 120GB;

Pytanie :

Czy Zamawiający dopuści dysk o standardowej pojemności 64 GB. Jest to pojemność dysku wystarczająca do prawidłowego działania.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Pytanie nr 6

Dotyczy: OPZ, pkt. 17, ppkt. 17.20.

Wyrażenie:

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.

Pytanie :

Proszę o wskazanie źródła danych – dla wyliczenia kosztów przejazdu.

Odpowiedź:

Automat biletowy powinien pobierać dane z wyznaczonej przez Zamawiającego lokalizacji na serwerze. Pełna oferta Użytkownika i źródło danych rozkładowych na potrzeby realizacji Umowy zostaną przekazane Wykonawcy po podpisaniu Umowy. Numer Pojazdu powinien być pobierany z autokomputera, gdzie zostanie dopasowany do odpowiedniej relacji znajdującej się w rozkładzie jazdy.

Zestaw 16

Pytanie nr 1

Dotyczy: Rozdział 18 Kasownik, pkt 18.3 i pkt 18.4 lit. j

Czy zamawiając dopuści zastosowanie kasownika posiadającego drukarkę igłową, ale nie dziurkującego bilet, a bardziej zaawansowanego technologicznie rozwiązania, które działa poprzez nadrukowanie na bilecie znaków takich jak data, godzina plus dodatkowe znaki typu linia, brygada, przystanek albo jakiś inny kod ustalany indywidualnie z klientem?

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany SWZ w ten sposób, że w pkt. 18.3. OPZ dodaje się nowe zdanie drugie w brzmieniu następującym:

„Zamawiający dopuszcza zastosowanie alternatywnego wobec dziurkowania rozwiązania w zakresie walidacji biletów, zapewniającego możliwość szybkiej weryfikacji ważności biletu w postaci nadruku odpowiednich informacji.”

Zestaw 17

Pytanie nr 1



Pierwszy kwartał bieżącego roku jest wyjątkowy ze względu na dużą liczbę obecnie toczących się postępowań przetargowych na zakup autobusów. W związku z tym czas oczekiwania na oferty od poddostawców uległ wydłużeniu. Dodatkowo w związku z koniecznością bardzo precyzyjnego oszacowania przedmiotu zamówienia, na który składają się elementy składowe od wielu poddostawców producenta autobusów, dokonania przez nich odpowiednich analiz technicznych i produkcyjnych, które będą oparte dopiero na udzielonych odpowiedziach na pytania przez Zamawiającego, prosimy o przesunięcie terminu składania ofert o kolejne 7 dni, tj. co najmniej do dnia 11 lutego 2022r.

Przedłużenie terminu składania ofert dla wykonawcom niezbędny czas na przygotowanie prawidłowo oszacowanych i bardziej konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany terminu składania i otwarcia ofert zgodnie z odpowiedzią na pytanie 54 Zestawu 7, pismem zamieszczonym na stronie Postępowania w dniu 28.01.2022 r..

Zestaw 18

Pytanie nr 1

Dotyczy: Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 18.4.

Prosimy o informację czy zamawiający dopuści zastosowanie kasownika którego obudowa będzie wykonana z wandaloodpornego tworzywa sztucznego spełniającego wymagania stopnia ochrony IP20, czyli zgodnego z wymaganiami specyfikacji technicznej?

Zwracamy uwagę, że dopuszczenie powyższego rozwiązania pozwoli wykonawcy na większy wybór dostępnych na rynku urządzeń, czego efektem będzie zwiększenie konkurencyjności w tym zakresie.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonał zmiany pkt. 18.4. OPZ zgodnie z odpowiedzią na pytanie 1 Zestawu 11, pismem zamieszczonym na stronie Postępowania w dniu 28.01.2022 r..

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

