



ŁKA.ZIZ.271.204.2022

Łódź, dnia 30.05.2022 roku

(Nr. rej. 708/2022)

### 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.271.204.2022

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**

*Czy Zamawiający dopuści w oferowanych w niniejszym postępowaniu autobusach rozwiązanie Mild Hybrid, w którym zastosowano maszynę elektryczną oraz magazyn energii elektrycznej, wykorzystywanej zgodnie z obecnymi wymaganiami Zamawiającego, tj. do wspomaganie silnika diesla podczas ruszania oraz przyspieszania.*

##### **Odpowiedź:**

Zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia stanowiącym Część II Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej: „OPZ”), dostawa dotyczy taboru autobusowego hybrydowego (wyposażonego w niskoemisyjny napęd – dwa silniki: elektryczny i Diesel EURO 6), opisanego szerzej w pkt. 2 OPZ. Jeżeli maszyna elektryczna spełnia definicję silnika elektrycznego, to proponowane rozwiązanie spełnia wymogi pkt 2 OPZ.

##### **Pytanie nr 2**

*Dotyczy posiadania zdolności technicznej lub zawodowej (Rozdział 6 punkt 6.2.2 SIWZ). Czy Zamawiający uzna warunek posiadania zdolności techniczne jeżeli Wykonawca wykaże się dostawą co najmniej 10 szt. autobusów tej samej marki, tego samego typu, wyposażonych w taką samą skrzynię biegów oraz silnik tego samego typu, zasilanych ON, jakie zamierzamy zaoferować w niniejszym postępowaniu?*

##### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że nie uzna warunku posiadania zdolności technicznej za spełniony w przypadku wykazania dostawy autobusów zasilanych jedynie olejem napędowym.

Zamawiający informuje, że dokonuje zmiany Rozdziału 6 pkt. 6.2.2. Instrukcji Dla Wykonawców stanowiącej Część I Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej: „IDW”) w odpowiedzi na pytanie nr 1 z Zestawu nr 5.

##### **Pytanie nr 3**

*Dotyczy punktu 6.2.1 a. SIWZ – prosimy o zmniejszenie wymagań dotyczących posiadania środków finansowych lub zdolności kredytowej z kwoty 20.000.000,00 zł do kwoty 5.000.000,00. Firma nasza jest przedstawicielem jednego z największych producentów autobusów w Europie posiadającym zasoby*





*finansowe wielokrotnie przekraczające wymagania Zamawiającego, pozwalające na wyprodukowanie wymaganych przez Zamawiającego autobusów. Żądanie, aby to Wykonawca (oferent) spełniał tak wysokie wymagania Zamawiającego, nie ma praktycznie uzasadnienia i może spowodować zmniejszenie liczby potencjalnych Wykonawców.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

**Pytanie nr 4**

*Dotyczy punktu 6.2.2 b. SIWZ – prosimy o zmniejszenie kwoty wymaganej polisy OC z 10.000.000,00 zł do kwoty 2.000.000,00 - uzasadnienie jak wyżej.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

**Pytanie nr 5**

*Dotyczy punktu 22.2 SIWZ – prosimy o zmniejszenie kwoty Zabezpieczenia należytego wykonania umowy z 5% na 2%. W większości postępowań przetargowych na środki transportu publicznego kwota ta jest określana na poziomie 1%-2%. Utrzymanie dotychczasowych wymagań Zamawiającego zupełnie niepotrzebnie podniesie koszty oferty.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

**Pytanie nr 6**

*Dotyczy części II SIWZ – opis przedmiotu zamówienia:*

*Punkt 14.5 fotele pasażerskie – prosimy o wykreślenie obowiązkowego wyposażenia foteli pasażerskich w pasy bezpieczeństwa. W autobusach miejskich, jaki wymaga Zamawiający, pasy takie nie mają zastosowania, gdyż z racji definicji prawnej takiego autobusu, większość miejsc pasażerskich to miejsca stojące.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

**Pytanie nr 7**

*Dotyczy części II SIWZ – opis przedmiotu zamówienia:*

*· Punkt 17.5 – koło zapasowe. Ponieważ Zamawiający wymaga dostawy autobusów miejskich, które nie są standardowo wyposażone w koło zapasowe, prosimy o wyrażenie zgody na dostawę autobusów, w których koło zapasowe jest umiejscowione na zewnątrz autobusu- na tylnej ścianie.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 17.5. OPZ, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

*„Wszystkie koła, także zapasowe, muszą być wyposażone w czujniki ciśnienia powietrza w kole, z możliwością diagnostyki i programowania tych czujników. Wykonawca dostarczy odpowiedni do tego przyrząd. Koło zapasowe musi być w pojeździe umiejscowione tak, aby nie mieli do niego bezpośredniego dostępu pasażerowie lub na zewnątrz autobusu – na tylnej ścianie.”*

**Pytanie nr 8**

*Dotyczy części II SIWZ – opis przedmiotu zamówienia:*





· Punkt 19.2 – prosimy o dopuszczenie do przetargu autobusu, w którym przyłącze diagnostyczne mieści się nie na głównej tablicy elektrycznej lecz w obszarze kabiny kierowcy.

### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 19.2. OPZ, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

*„Główna tablica elektryczna – łatwo dostępna, obrotowa lub uchylna. Przyłącza diagnostyczne do sprawdzania podzespołów pojazdu usytuowane na głównej tablicy elektrycznej lub w obszarze kabiny kierowcy. Na pokrywie tablicy umieszczone opisy i schemat elementów tablicy w języku polskim.”*

### **Zestaw 2**

#### **Pytanie nr 1**

*W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach w SWZ, część II, - Opis Przedmiotu Zamówienia, dz. 21 – Dostawa, instalacja, konfiguracja i uruchomienie systemów pokładowych, pkt. 21.5 – System Monitoringu wizyjnego, w ppkt. c – wymagania rejestratora Zamawiający określił:*

*„cyfrowy rejestrator wizji i fonii, wyposażony w co najmniej 2 wymienne dyski SDD 2,5” o pojemności co najmniej 1TB każdy (możliwość zamontowania jednocześnie 6 dysków twardej), zapisujący obraz ze wszystkich kamer z odpowiednimi parametrami dla kamer i prędkością minimum 10 klatek/s dla każdego kanału, pozwalający w rozdzielczości ustalonej dla kamer na minimalny czas zapisu 300 godzin obrazu dla wszystkich kamer”*

*Prosimy o dopuszczenie zastosowania rejestratora wideo z kompresją obrazu H.265, który będzie obsługiwał maksymalnie 2 dyski umieszczone w wymiennych kieszeniach.*

*Uzasadnienie:*

*zastosowanie kompresji obrazu H.265 pozwala na zapis materiałów z 8 kamer w wymaganym przez Zamawiającego czasie 300 godzin, w wymaganej przez Zamawiającego jakości zapisu, na dwóch dyskach SSD o pojemności 1TB, takie rozwiązanie jest optymalne ze względu na wielkość i ekonomiczność stosowanego rejestratora.*

### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje następujących zmian SWZ:

- a) pkt 21.5. lit. b) tiret 6 OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

*„wszystkie kamery kolorowe megapixelowe o rozdzielczości min. (1280x960) przy 10 kl./s w kompresji H.264 lub nowszym kodeku – z opcją przełączania na monochromatyczne przy słabej widoczności (po zmroku), bez ostrych krawędzi. Zamawiający wymaga ochrony przed uderzeniem / wandaloodporności na poziomie min. IK 08 wg. IEC 62262: 2002”;*

- b) pkt 21.5. lit. c) tiret 1 OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

*„cyfrowy rejestrator wizji i fonii, wyposażony w co najmniej 2 wymienne dyski SDD 2,5” o pojemności co najmniej 1TB każdy, zapisujący obraz ze wszystkich kamer z prędkością minimum 10 klatek/s dla każdego kanału, pozwalający w rozdzielczości 1280x960 na minimalny czas zapisu 300 godzin obrazu dla wszystkich kamer;”*

- c) pkt 21.5. lit. c) tiret 5 OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

*„wyposażenie w minimum 3 wejścia USB, w tym 2xUSB 3.0; min. 1xEthernet, kompresja H.264 lub nowszy kodek; rejestrator musi być umieszczony w oddzielnym schowku niedostępnym dla kierowcy, zamkniętym na klucz patentowy;”*

#### **Pytanie nr 2**

*W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach w SWZ, część II, - Opis Przedmiotu Zamówienia, dz. 21 – Dostawa, instalacja, konfiguracja i uruchomienie systemów*





pokładowych, pkt. 21.5 – System Monitoringu wizyjnego, w ppkt. c – wymagania dot. rejestratora Zamawiający określił:

„wyposażenie w minimum 4 wejścia USB, w tym 2xUSB 3.0; min. 1xEthernet, kompresja H.264; rejestrator musi być umieszczony w oddzielnym schowku niedostępnym dla kierowcy, zamykanym na klucz patentowy”.

Prosimy o dopuszczenie rejestratora z 3x USB, z czego 2x USB 3.0.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonał zmiany pkt 21.5. lit. c) tiret 5 OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 1 Zestawu 2.

#### **Pytanie nr 3**

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach w SWZ, część II, - Opis Przedmiotu Zamówienia, dz. 21 – Dostawa, instalacja, konfiguracja i uruchomienie systemów pokładowych, pkt. 21.5 – System Monitoringu wizyjnego, w ppkt. d– wymagania dot. monitora Zamawiający określił: „ kolorowy monitor LCD (terminal) o przekątnej minimum 8 cali, zainstalowany w kabinie kierowcy z możliwością płynnej regulacji w pionie i poziomie, umożliwiający podgląd obrazu dzielonego z 4 kamer wewnętrznych jednocześnie oraz z każdej pojedynczej kamery wewnętrznej oddzielnie;”

Prosimy alternatywnie o dopuszczenie (zamiast dedykowanego monitora) zastosowania ekranu autokomputera systemu informacji pasażerskiej do wyświetlania obrazów z kamer, co będzie miało pozytywny wpływ m.in. na bilans energii autobusu oraz ergonomię pracy kierowcy.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 21.5. lit. d) OPZ, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„kolorowy monitor LCD (terminal) o przekątnej minimum 8 cali, zainstalowany w kabinie kierowcy z możliwością płynnej regulacji w pionie i poziomie, umożliwiający podgląd obrazu dzielonego z 4 kamer wewnętrznych jednocześnie oraz z każdej pojedynczej kamery wewnętrznej oddzielnie. Zamawiający dopuszcza zastosowanie ekranu autokomputera do wyświetlania obrazu z kamer

- system musi umożliwiać kierowcy sterowanie wyborem podglądu z odpowiedniej kamery za pomocą ekranu dotykowego;
- pełnoekranowy podgląd uruchamiany automatycznie z kamery:
  - cofania, po włączeniu biegu wstecznego;
  - monitorującej przestrzeń drzwi – w chwili otwarcia drzwi autobusu;
  - zewnętrznej na lewej burcie pojazdu – w chwili ruszania z przystanku;
- możliwość wyłączenia obrazu podczas jazdy;”.

#### **Zestaw 3**

##### **Pytanie nr 1**

W punkcie 21.5 w Część II SWZ „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA” Zamawiający narzucił wykorzystanie jednej technologii dla kamer śledzących. Technologie, którą wskazał Zamawiający jest technologią starszego typu. Proponujemy aby Zamawiający usunął zapisy dotyczące określenia technologii i dał możliwość Wykonawcy do wyboru najodpowiedniejszej technologii spełniającej pozostałe zapisy.

Wnosimy zatem o zmianę treści:

- w punkcie 21.5.a) "w autobusie zostanie zainstalowany system cyfrowego monitoringu wizyjnego, składający się z: 8 kamer IP rejestrujących przestrzeń w pojeździe i wokół niego, co najmniej jednego mikrofonu rejestrującego rozmowy pomiędzy kierowcą a pasażerem, rejestratora umożliwiającego wykonywanie nagrań wideo i audio pochodzących z wszystkich zainstalowanych kamer i mikrofonów oraz okablowania wszystkich niezbędnych do jego funkcjonowania urządzeń dodatkowych."

na





*"w autobusie zostanie zainstalowany system cyfrowego monitoringu wizyjnego, składający się z: 8 kamer rejestrujących przestrzeń w pojeździe i wokół niego, co najmniej jednego mikrofonu rejestrującego rozmowy pomiędzy kierowcą a pasażerem, rejestratora umożliwiającego wykonywanie nagrań wideo i audio pochodzących z wszystkich zainstalowanych kamer i mikrofonów oraz okablowania wszystkich niezbędnych do jego funkcjonowania urządzeń dodatkowych."*

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje następujących zmian SWZ:

- a) pkt 21.2. lit. a) OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

*„jedna wspólna dla wszystkich systemów instalacja komputerowa (pokładowa sieć Ethernet) doprowadzona do kamer, rejestratora, urządzeń sterujących i innych niezbędnych urządzeń:*

- umożliwiającą łączność z komputerem pokładowym, urządzeniami transmisji danych oraz lokalizacji danych, a także wymianę danych wewnątrz i na zewnątrz pojazdu (bezprzewodowo) z systemami funkcjonującymi poprzez sieć GSM; na sieć powinny składać się wszystkie wymagane urządzenia aktywne oraz pasywne do prawidłowej komunikacji;*
- komunikacja z systemami zewnętrznymi powinna odbywać się przez jeden router brzegowy z wbudowanym modemem GSM i kartą Wi-Fi;*
- router brzegowy, w obrębie sieci Wi-Fi musi mieć możliwość jednoczesnej komunikacji poprzez GSM i Wi-Fi; dodatkowo pojazd powinien być wyposażony w niezależny (odpięty od sieci Ethernet) router działający jako punkt dostępowy dla pasażerów pojazdu;"*

- b) pkt 21.2. lit. a) OPZ otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

*„w autobusie zostanie zainstalowany system cyfrowego monitoringu wizyjnego, składający się z: 8 kamer rejestrujących przestrzeń w pojeździe i wokół niego, co najmniej jednego mikrofonu rejestrującego rozmowy pomiędzy kierowcą a pasażerem, rejestratora umożliwiającego wykonywanie nagrań wideo i audio pochodzących z wszystkich zainstalowanych kamer i mikrofonów oraz okablowania wszystkich niezbędnych do jego funkcjonowania urządzeń dodatkowych."*

**Pytanie nr 2**

*Dotyczy punkcie 21.5.d) w Część II SWZ „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA”:*

*Czy zamawiający dopuszcza aby podgląd z obrazu z kamer był prezentowany na Komputerze pokładowym (autokomputerze) czy wymagany jest osobny dodatkowy monitor LCD. Dodatkowy monitor w kabinie kierowcy obarczony jest ryzykiem zbędnego rozpraszania kierowcy jak również naraża Zamawiającego na dodatkowe zbędne koszty.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonał zmiany pkt 21.5. lit. d) OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 3 Zestawu 2.

**Pytanie nr 3**

*Dotyczy zapisów w punkcie 25.1.b) w Część II SWZ „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA”:*

*Zgodnie z system oznaczeń stopni ochrony określonej europejską normą EN 62262 i jej międzynarodowy odpowiednik normą IEC 62262: 2002. Jaki poziom ochrony przed uderzeniem/wandaloodpornością (IK) wymaga Zamawiający dla kamer?*

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonał zmiany pkt 21.5. lit. b) tir. 6 OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 1 Zestawu 2.

**Pytanie nr 4**

*Dotyczy zapisów w punkcie 25.1. w Część II SWZ „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA”:*

*Czy Zamawiający wymaga aby monitoring wizyjny z racji na zachowanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa winien umożliwiać transmisję wideo z poszczególnych kamer dla obrazu „na żywo” oraz nagrań archiwalnych z wykorzystaniem wewnętrznego serwera proxy RTSP z możliwością*





jednoczesnego udostępnienia wielu strumieni wideo bez odczuwalnego zmniejszenia wydajności pracy systemu?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie oczekuje umożliwienia transmisji „na żywo” i podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie. Zamawiający nie precyzuje technologii użytej przez Wykonawcę dla zachowania parametrów określonych przez Zamawiającego.

**Pytanie nr 5**

*Dotyczy zapisów w punkcie 25.1.c) w Część II SWZ „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA”:*

*W zapisie pojawia się stwierdzenie "tryb nagrywania ciągły" czy Zamawiający dopuszcza ubytek czasowy w ciągłości nagrania powyżej 10 sekund w przypadku przerwania ciągłości nagrywania?*

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza przerywania ciągłości nagrywania i tym samym podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

**Pytanie nr 6**

*Dotyczy zapisów w punkcie 21.10.d) w Część II SWZ „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA” : "Wykonawca zapewni możliwość pobrania aplikacji dla pasażerów na systemy Android oraz iOS, jak również zapewni bezpłatną aktualizację rozkładów jazdy w trakcie obowiązywania gwarancji;" Wnioskujący zwraca się do Zamawiającego z prośbą o potwierdzenie, czy Wnioskodawca dobrze rozumie ww. zapis Zamawiającego. Aplikacja dla Pasażerów ma być dostępna do pobrania ze wszystkich platform dystrybucji aplikacji/sklepów z aplikacjami tj.: Google Play, AppGallery oraz App Store?*

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 21.10. lit. d) OPZ, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

*„Wykonawca zapewni integrację z aplikacją dla pasażerów, którą posiada Użytkownik. Poniżej znajduje się lista wymaganych parametrów, które muszą być wysyłane przez pojazd:*

- współrzędne lokalizacyjne WGS84 (LAT, LONG);
- identyfikator pojazdu (ID);
- opóźnienie względem czasów odjazdu/przyjazdu do przystanku wynikający ze statycznego rozkładu jazdy wyrażone w minutach;
- prędkość pojazdu wyrażona w km/h;
- pełna data i godzina pomiaru lokalizacji w formacie RRRR-MM-DD HH:MM:SS;
- numer pojazdu wynikający z rozkładu jazdy.

Tym samym Zamawiający nie wymaga tworzenia osobnej aplikacji.”

**Pytanie nr 7**

*Dotyczy zapisów w punkcie 21.5.c) w Część II SWZ „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA” :*

*"cyfrowy rejestrator wizji i fonii, wyposażony w co najmniej 2 wymienne dyski SDD 2,5" o pojemności co najmniej 1TB każdy (możliwość zamontowania jednocześnie 6 dysków twardej), zapisujący obraz ze wszystkich kamer z odpowiednimi parametrami dla kamer i prędkością minimum 10 klatek/s dla każdego kanału, pozwalający w rozdzielczości ustalonej dla kamer na minimalny czas zapisu 300 godzin obrazu dla wszystkich kamer;"*

*Wymóg zastosowania minimalnej liczby dysków, jest wymogiem uzasadnionym dającym możliwość rejestracji materiału na dysku sprawnym w przypadku uszkodzenia jednego z dysków. Wymóg zastosowania maksymalnie 6 dysków wydaje się zapisem "pustym", dla Zamawiającego zapisem*





szkodliwym- jeżeli maksymalnie można zastosować 6 dysków to równie dobrze można zastosować ich minimalną ilość, czyli 2 dyski. Zapisy w tym zakresie z pominięciem części dotyczącej maksymalnej liczby dysków są spójne i określają, że Zamawiający wymaga aby okres przechowywania wynosił przynajmniej 300 godzin.

Można się domyślać, że zapis określający maksymalną liczbę dysków miał być zapisem umożliwiającym rozszerzenie systemu, zwiększając albo okres przechowywania materiału wideo na dysku, albo możliwości redundancji. W przypadku chęci zwiększenia okresu przechowywania należałoby zwiększyć okres przechowywania, natomiast w przypadku chęci zwiększenia możliwości redundancji należałoby określić okres przechowywania w stosunku do pojedynczego dysku. Zapisy określające liczbę dysków zamiast określania ich pojemności czy okresu przechowywania można by uznać za naruszenie zasad uczciwej konkurencji.

Wnosimy zatem o: wykreślenie w punkcie 21.5.c) części "(możliwość zamontowania jednocześnie 6 dysków twardej)".

### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonał zmiany pkt 21.5. lit. c) tiret 1 OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 1 Zestawu 2.

### **Pytanie nr 8**

Dotyczy zapisów w punkcie 21.4.e) w Część II SWZ „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA” :  
W ww. punkcie jest mowa o tworzeniu scenariuszy dla danych wyświetlanych na monitorach LCD. Czy Zamawiający ma na myśli monitor minimum. 37", na którym poza zmianami w przebiegu trasy pochodzącymi z rozkładów jazdy pozostałe dane są wyświetlane statycznie? Jakiego zakresu danych dotyczy tworzenie scenariuszy, o których mowa w ww. punkcie?

### **Odpowiedź:**

Opis funkcjonalności zawarty w pkt. 21.4 lit. e) OPZ odnosi się do monitora, o którym mowa w pkt. 21.4. lit. d) tir. 4 OPZ.

Zamawiający wymaga dostawy oprogramowania umożliwiającego wprowadzanie np. dodatkowych tekstowych lub graficznych komunikatów informacyjnych przygotowanych przez Zamawiającego (np. na wydzielonej części tablicy); jak również możliwości zmiany układu wyświetlanych treści.

### **Pytanie nr 9**

Dotyczy zapisów w punkcie 21 w Część II SWZ „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA” :  
Powszechnie stosowanym i wykorzystywanym w pojazdach transportu zbiorowego jest system łączności głosowej pomiędzy dyspozytorem, a kierowcą. Bezprzewodowy, głośno mówiący oraz nie absorbujący kierowcy System zapewnia bezpieczeństwo zarówno pasażerom jak i kierowcy w razie sytuacji zagrożenia i nie tylko.

Czy Zamawiający nie przewiduje takiego systemu w swoich pojazdach?

### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje takiego systemu w dostarczanych pojazdach.

### **Pytanie nr 10**

Czy Zamawiający ma wdrożony System Rozkładów Jazdy?

a) Jeśli tak to jakiej firmy jest to system oraz czy zostanie udostępnione API? Jeśli Zamawiający posiada System Rozkładów Jazdy, to w jakim formacie Zamawiający posiada Rozkłady Jazdy?

b) Jeśli Zamawiający nie posiada wdrożonego Systemu Rozkładów Jazdy, czy wymaga takiego Systemu?

Pytania 11-15 W przypadku jeśli Zamawiający odpowie pozytywnie na pytanie 8.b)

### **Odpowiedź:**

Użytkownik posiada własny system rozkładu jazdy. Dane są udostępniane poprzez adres url w postaci plików w formacie xml lub json. Rozkład jazdy można pobrać całościowo na cały rok lub na konkretny





dzień dla wszystkich tras. Dodatkowo Użytkownik udostępni opis wszystkich stacji i przystanków. Wszystkie dane są na bieżąco aktualizowane. Struktura pliku oraz dokumentacja zostanie przekazana przed rozpoczęciem prac wdrożeniowych.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że w ramach realizacji niniejszego zamówienia nie wymaga wykonania systemu rozkładów jazdy.

#### **Pytanie nr 11**

*Czy Zamawiający wymaga aby projektowanie tras odbywało się na podkładzie mapowym? Z naszego wieloletniego doświadczenia wynika, iż projektowanie na mapie jest dużo wygodniejszym oraz dokładniejszym sposobem, który pozwala również zaoszczędzić czas.*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający odstępuje od udzielenia wyjaśnień w związku z odpowiedzią na pytanie nr 10 Zestawu 3.

#### **Pytanie nr 12**

*Czy Zamawiający wymaga aby tworzenie połączeń międzyprzystankowych ma się odbywać również na podkładzie mapowym uwzględniając geometrię połączenia dostosowaną do typu trakcji? Wytyczenie geometrii połączenia na podstawie realnych danych mapowych daje precyzyjniejsze wyniki raportów rozliczeń. Dzięki takiemu rozwiązaniu pozbywamy się chociażby takich błędów jak autobus jadący po torach.*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający odstępuje od udzielenia wyjaśnień w związku z odpowiedzią na pytanie nr 10 Zestawu 3.

#### **Pytanie nr 13**

*Czy Zamawiający wymaga aby strefy przystankowe posiadały możliwość generowania niestandardowej geometrii strefy na podkładzie mapowym? Z naszego wieloletniego doświadczenia wynika, iż wytyczenie niestandardowych stref jest wskazanym zabiegiem ponieważ możemy co do metra stworzyć strefę np. na zajezdni gdzie kształt takiego obszaru jest dość skomplikowany. Z naszego doświadczenia wiemy, że błędnie wyznaczone strefy powodują dużo problemów podczas zaliczania przystanków "jako przejechanych".*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający odstępuje od udzielenia wyjaśnień w związku z odpowiedzią na pytanie nr 10 Zestawu 3.

#### **Pytanie nr 14**

*Czy Zamawiający wymaga aby system Rozkładu Jazdy powinien być przygotowany w taki sposób, aby raz ułożony rozkład mógł być ponownie użyty w przyszłości? Jest to tak zwane wersjonowanie danych. Z naszego wieloletniego doświadczenia wynika, iż to sensowne rozwiązaniem usprawniające pracę nad zmianami w rozkładach.*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający odstępuje od udzielenia wyjaśnień w związku z odpowiedzią na pytanie nr 10 Zestawu 3.

#### **Pytanie nr 15**

*Czy system powinien umożliwiać symulację planowanego rozkładu jazdy na podkładzie mapowym? Dzięki takiej funkcjonalności Zamawiający może w prosty sposób wyłapać wszystkie błędy (np. tworzenie się zbiorowisk autobusów w jednym miejscu) podczas planowania rozkładu.*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający odstępuje od udzielenia wyjaśnień w związku z odpowiedzią na pytanie nr 10 Zestawu 3.







## **Zestaw 4**

### **Pytanie nr 1**

Część II SWZ - OPZ

21.3. Komputer pokładowy (autokomputer)

a) ...możliwość programowania autokomputera poprzez sieć GSM – m.in. w zakresie zmiany rozkładów jazdy, kursówek, tras przejazdów itp.;

zmiana danych powinna być możliwa w trakcie realizacji kursu bez zakłócania pracy autokomputera i współpracujących z nim systemów w autobusie;

Pytania:

a) Czy Zamawiający udostępni Wykonawcy dane rozkładów jazdy, kursówek i tras przejazdów w formie danych możliwych do importu ?

b) Jakiego formatu danych rozkładu jazdy udostępni Zamawiający?

c) Czy Zamawiający przekaże Wykonawcy opis struktury danych udostępnianego rozkładu jazdy ?

### **Odpowiedź:**

Dane będą udostępniane poprzez adres url w postaci plików w formacie xml lub json. Rozkład jazdy można pobrać całościowo na cały rok lub na konkretny dzień dla wszystkich tras. Dodatkowo użytkownik udostępni opis wszystkich stacji i przystanków. Wszystkie dane są na bieżąco aktualizowane. Struktura pliku oraz dokumentacja zostaną przekazane Wykonawcy przed rozpoczęciem prac wdrożeniowych.

### **Pytanie nr 2**

Część II SWZ - OPZ

21.3. Komputer pokładowy (autokomputer)

g) wymaga się dostawy oddzielnego urządzenia w postaci komputera pokładowego i terminala do obsługi systemu informacji pasażerskiej; terminal powinien zapewniać m.in:

...

– możliwość odbioru/przesyłania krótkich informacji tekstowych.

Pytanie:

Proszę o potwierdzenie, że te informacje tekstowe mają służyć komunikacji kierowcy z dyspozytorem?

### **Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że informacje tekstowe mają służyć komunikacji kierowcy z dyspozytorem.

### **Pytanie nr 3**

Część II SWZ - OPZ

21.10. System geolokalizacji pojazdu:

d) Wykonawca zapewni możliwość pobrania aplikacji dla pasażerów na systemy Android oraz iOS, jak również zapewni bezpłatną aktualizację rozkładów jazdy w trakcie obowiązywania gwarancji;

Pytanie:

Proszę o potwierdzenie że aplikacja dla pasażerów na systemy Android oraz iOS, ma pełnić rolę informacji pasażerskiej,

tj. wyświetlać dane najbliższych odjazdów pojazdów z poszczególnych przystanków oraz pozwalać na wyszukiwanie połączeń pomiędzy wskazanymi punktami / przystankami ?

### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonał zmiany pkt 21.10. lit. d) OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 6 Zestawu 3.

### **Pytanie nr 4**

Część II SWZ - OPZ

21.11. Automat biletowy:





b) *Mobilny automat biletowy musi umożliwiać pasażerowi:*  
– zakup papierowych biletów wg pełnej oferty zawartej w taryfie Zamawiającego oraz ofert pozataryfowych, obowiązujących w dniu przekazania pojazdu do eksploatacji;

*Pytania:*

a) *Jakiego rodzaju bilety taryfowe będą sprzedawane w automatach, czy chodzi o bilety od - do przystanku, gdzie cena biletu zależy od odległości pomiędzy przystankami?*

b) *Czym są i jak są zdefiniowane bilety ofert pozataryfowych?*

#### **Odpowiedź:**

Użytkownik posiada w swojej ofercie bilety relacyjne (cena wyliczana jest na podstawie odległości), strefowe czasowe (cena jest stała dla określonego obszaru stacji i w określonym przedziale czasowym), bilety ze zryczałtowaną ceną w danej relacji. W swojej ofercie posiada bilety jednorazowe na przejazd TAM, T/P, bilety okresowe na przejazd TAM, T/P, bilety okresowe strefowe. Aktualnie w automatach biletowych umieszczonych na pokładzie pojazdów dostępna jest oferta biletów jednorazowych.

W taryfie znajdują się stałe oferty użytkownika. Natomiast oferty pozataryfowe są ofertami uruchamianymi na specjalne okazje zazwyczaj czasowo.

#### **Pytanie nr 5**

*Część II SWZ - OPZ*

*21.11. Automat biletowy:*

c) *Mobilny automat biletowy powinien ponadto realizować następujące funkcje i zdarzenia:*

...

– *zapewniać wymianę danych umożliwiającą ich pobieranie oraz automatyczne przesyłanie do Systemu Zamawiającego;*

*Pytania:*

a) *O jakiego rodzaju System Zamawiającego chodzi?*

b) *Czy chodzi o dostarczony przez Wykonawcę oprogramowanie centralne gromadzące dane sprzedaży biletów z automatów?*

c) *Czy też chodzi o posiadane przez Zamawiającego oprogramowanie rejestrujące dane sprzedaży z którym Wykonawca powinien zintegrować dostarczone automaty i oprogramowanie?*

d) *Jakie jest to oprogramowanie posiadane przez Zamawiającego?*

e) *Czy Zamawiający posiada i udostępni dokumentację interfejsów tego oprogramowania które umożliwiają integrację?*

#### **Odpowiedź:**

System Zamawiającego będzie gromadził rekordy sprzedaży z biletomatów oraz udostępniał aktualne dane taryfowe zasilające bibliotekę stworzoną w ekosystemie java w postaci pliku jar. Biblioteka posiada szereg metod umożliwiających przeprowadzenie transakcji w tym bazę ofert oraz zniżek, cenniki dla każdej relacji.

Udostępniona biblioteka będzie również posiadała metodę służącą do wysyłania rekordów sprzedaży na serwer Użytkownika. Dokumentacja przekazanej biblioteki zawiera opis wszystkich udostępnionych metod oraz typów danych które przyjmują oraz zwracają.

#### **Pytanie nr 6**

*Część II SWZ – OPZ*

*21.11. Automat biletowy:*

f) *Wykonawca dostarczy zewnętrzny system zarządzający biletomatami, który musi umożliwiać:*

– *pobieranie bazy taryfowej z serwisu wskazanego przez Zamawiającego;*

– *wykorzystanie zewnętrznej biblioteki do obliczania cen biletów przekazanej przez Zamawiającego;*

– *pobieranie aktualnych rozkładów jazdy;*

*Pytania:*

a) *Proszę o potwierdzenie że Zamawiający przekaże Wykonawcy opisy i dokumentację źródła danych bazy taryfowej oraz rozkładu jazdy*





b) Czy będzie zewnętrzna biblioteka do obliczania cen biletów ? Czy będzie to wykonywalny kod biblioteki do zlinkowania z programem Wykonawcy, czy też interfejs API do którego będzie odwoływał się online program dostarczony przez Wykonawcę w celu obliczenia cen biletów ?

**Odpowiedź:**

Wykonawca dostarczy bibliotekę zewnętrzną w formie pliku jar, który trzeba dołączyć do projektu oprogramowania biletomatu za pomocą referencji. Biblioteka udostępni metody, które zwrócą pełną bazę taryfową Użytkownika, a dane dotyczące cenników i ofert będą aktualizowane z serwera wskazanego przez Użytkownika. Dokumentacja także zostanie dołączona oraz zaoferowana zostanie pomoc konsultanta w razie niejasności.

Odnosnie rozkładu jazdy to Użytkownika posiada system, który umożliwi pobieranie aktualnych rozkładów jazdy w postaci struktur xml lub json.

**Pytanie nr 7**

**Część II SWZ - OPZ**

25.5. Wykonawca nie później niż w dniu dostawy pierwszego pojazdu, zobowiązany jest dostarczyć Zamawiającemu, w ramach ceny dostawy, następujące oprogramowanie pojazdów oraz udzielić niezbędnych licencji na korzystanie z niego:

a) oprogramowanie centralne;  
b) oprogramowanie wraz z niezbędnymi urządzeniami do programowania i obsługi tablic informacyjnych, reklamowych, monitoringu wraz z niezbędnymi instrukcjami obsługi;

...

e) oprogramowanie dla systemu przygotowania i ładowania danych do pojazdów, systemu monitoringu, systemu emisji informacji, systemu zliczania pasażerów, systemu wykrywania i tłumienia ognia, systemu geolokalizacyjnego;

...

g) oprogramowanie automatów biletowych wraz z oprogramowaniem serwisowo - diagnostycznym.

Pytania:

a) Czy wyżej wymienione oprogramowanie ma zostać uruchomione przez Wykonawcę na serwerze/serwerach które udostępni Wykonawcy Zamawiający ?

b) Czy też serwery do uruchomienia tego programowania powinny być również zakresem dostawy w ramach realizowanego projektu ?

c) Jeśli dostawa serwerów jest również obowiązkiem Wykonawcy, to czy dostarczane serwery muszą spełniać jakieś określone wymagania ? Ewentualnie jakie ?

**Odpowiedź:**

Dostarczone oprogramowanie musi zostać uruchomione na serwerach udostępnionych przez Użytkownika.

**Pytanie nr 8**

Dotyczy OPZ 21.3 b) b) z zewnętrznym terminalem z czytelnym, dotykowym, pojemnościowym wyświetlaczem LCD o wymiarach 10-11" i rozdzielczości min. 1280x800, obsługujący urządzenie zapowiadające przystanki podłączone do wzmacniacza i głośników, zapewniającym prawidłowe nagłośnienie pojazdu (zapowiedzi wewnętrzne i zewnętrzne); Czy powyższe parametry dotyczą również sterownika do obsługi systemu pasażerskiego?

**Odpowiedź:**

Zgodnie z pkt. 21.4. lit. a) OPZ, Podsystem Dynamicznej Informacji Pasażerskiej zarządzany będzie autokomputerem, którego parametry opisane zostały w pkt. 21.3. OPZ.

**Pytanie nr 9**





Dotyczy OPZ 21.3.e) e) dodatkowe przyciski umieszczone wokół lub z boku terminala w celu alternatywnej obsługi; Czy wymaganie dotyczące dodatkowych przycisków do obsługi terminala dotyczy również sterownika do obsługi systemu pasażerskiego?

**Odpowiedź:**

Zgodnie z pkt. 21.4. lit. a) OPZ Podsystem Dynamicznej Informacji Pasażerskiej zarządzany będzie autokomputerem, którego parametry opisane zostały w pkt. 21.3. OPZ.

**Zestaw 5**

**Pytanie nr 1**

Dotyczy SWZ, Rozdział 6 – Warunki udziału w postępowaniu, pkt 6.2.2

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej i uznania warunku za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, należycie wykonać co najmniej jedno zamówienie, w ramach którego zrealizował dostawę co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów hybrydowych.

lub

Alternatywnie wnioskujemy o rozszerzenie warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej i uznania warunku za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, należycie wykonać co najmniej jedno zamówienie, w ramach którego zrealizował dostawę co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów hybrydowych lub elektrycznych.

Sformułowanie warunku w sposób zaproponowany powyżej pozwoliłoby na zwiększenie konkurencyjności postępowania poprzez umożliwienie złożenia ofert większej liczbie wykonawców, którzy posiadają w swej ofercie pojazdy hybrydowe, ale w okresie ostatnich 3 lat przed terminem składania ofert w niniejszym postępowaniu, nie realizowali tego typu dostaw.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany Rozdziału 6 pkt. 6.2.2. IDW, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„posiadania zdolności technicznej lub zawodowej

Zamawiający uzna, że Wykonawca spełnia przedmiotowy warunek, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich pięciu lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, należycie wykonać co najmniej jedno zamówienie, w ramach którego zrealizował dostawę co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów hybrydowych.”

**Pytanie nr 2**

Dotyczy SWZ, Rozdział 7 – Podmiotowe i przedmiotowe środki dowodowe, pkt 7.2

Zwracamy się z prośbą o dołączenie do dokumentacji przetargowej przygotowanego przez Zamawiającego pliku `espd-request.xml`, który umożliwi Wykonawcom przygotowanie oświadczenie w formie JEDZ w formie elektronicznej za pomocą narzędzia udostępnionego na stronie UZP pod adresem <https://espd.uzp.gov.pl>

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnił JEDZ w formacie pliku `espd-request.xml` na stronie postępowania wraz z opublikowaniem niniejszego pisma.

**Pytanie nr 3**

Dotyczy SWZ, Rozdział 12 – Wadium





Prosimy o wskazanie, czy Beneficjentem gwarancji bankowej w przypadku wnoszenia wadium zgodnie z punktem 12.5.4. SWZ ma być Zamawiający, tj. Województwo Łódzkie z siedzibą w Łodzi, czy też Pełnomocnik Zamawiającego, tj. „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o. o. z siedzibą w Łodzi.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wskazuje, że w przypadku wnoszenia wadium zgodnie z punktem 12.5.4. IDW beneficjentem gwarancji bankowej winien być Zamawiający, tj. Województwo Łódzkie z siedzibą w Łodzi.

**Pytanie nr 4**

*Dotyczy SWZ, Rozdział 22 – Zabezpieczenie należytego wykonania umowy*

*Czy Zamawiający zaakceptuje wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie gwarancji bankowej w postaci dokumentu elektronicznego?*

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje złożenie zabezpieczenia należytego wykonania umowy w oryginale jako dokumentu elektronicznego.

**Pytanie nr 5**

*Dotyczy SWZ, Rozdział – Podmiotowe i przedmiotowe środki dowodowe, pkt 7.24*

*Prosimy o potwierdzenie, iż w przypadku, gdy informacje na temat spełnienia normy czystości przez silnik spalinowy zastosowany w oferowanych Pojazdach podane są w świadectwie homologacji typu WE Pojazdu, Wykonawca nie jest zobowiązany do składania innych dokumentów bądź certyfikatów wymienionych w punkcie 7.24b.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga od każdego Wykonawcy złożenia wraz z ofertą wszystkich dokumentów i certyfikatów wymienionych w punkcie 7.24. IDW.

**Pytanie nr 6**

*Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 1. Wymagania ogólne oraz podstawowe wymiary i parametry, ppkt. 1.12.e) całkowita liczba miejsc.*

*Ze względu na zabudowę zbiornika paliwa nad przednią osią, w szkielecie autobusu, w przypadku kolizji bocznych, konstrukcyjnie jest najlepszym rozwiązaniem. Rozwiązanie takie jest najlepsze pod względem przewożonych pasażerów, a jednocześnie ogranicza zabudowę dwóch miejsc siedzących na prawym przednim nadkolu.*

*Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym na przednim prawym nadkolu zabudowane będzie pojedyncze siedzenie, które pod względem ergonomicznym lepiej spełnia swoją funkcję niż siedzenie podwójne ponieważ dostęp do niego, tuż za ścianką działową za pierwszymi drzwiami, jest dla pasażera dużo łatwiejszy.*

*Jednocześnie wymóg Zamawiającego w zakresie miejsc liczby miejsc siedzących zostanie spełniony.*

*W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:*

*„e) całkowita liczba miejsc:*

*- minimum 70, w tym minimalna liczba miejsc siedzących – 27 (Zamawiający nie dopuszcza siedzeń typu 1 i ½, tzw. „półtoraków”), nie licząc strapontenów; miejsca na prawym przednim nadkolu podwójne lub pojedyncze.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 1.12. lit. e) tiret 1 OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„całkowita liczba miejsc:





- minimum 70, w tym minimalna liczba miejsc siedzących – 27 (Zamawiający nie dopuszcza siedzeń typu 1 i ½, tzw. „półtoraków”), nie licząc strapontenów; miejsce na prawym przednim nadkolu podwójne lub pojedyncze”

#### **Pytanie nr 7**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 1. Wymagania ogólne oraz podstawowe wymiary i parametry, ppkt. 1.12.g). Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o rezygnację o „dopuszczeniu do 360 mm nad II osią” gdyż w pojazdach krótszych niż standardowe, niskopodłogowych, dwudrzwiowych, pojazdy te posiadają niską podłogę na całej długości tj. od pierwszych drzwi do ostatnich siedzeń. Podłoga za drugimi drzwiami konstrukcyjnie w naszych autobusach wznosi się pod niewielkim kontem ku końcowi pojazdu osiągając wysokość około 380 mm licząc od podłoża. W rozumieniu obowiązującego Regulaminu EKG ONZ nr 107 jest to niska podłoga.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„g) ukształtowanie podłogi – autobus niskopodłogowy lub niskowejściowy, o wysokości wejścia od powierzchni jezdni 320-340 mm, dopuszcza się do 380 mm nad II osią; kolorystyka podłogi do uzgodnienia z Zamawiającym.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu pkt 1.12. lit. g) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„ukształtowanie podłogi – autobus niskopodłogowy lub niskowejściowy, o wysokości wejścia od powierzchni jezdni 320-340 mm, dopuszcza się do 380 mm nad II osią; kolorystyka podłogi do uzgodnienia z Zamawiającym.”

#### **Pytanie nr 8**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 5. Inne zespoły i układy, ppkt. 5.2

Czy Zamawiający dopuści zbiornik na paliwo do układu dodatkowego ogrzewania, który zostanie wyposażony w zamek patentowy skutecznie zabezpieczający przed dostępem osób nieuprawnionych? Czy Zamawiający dopuści zbiornik układu dodatkowego ogrzewania, którego pojemność zapewnia codzienne zapotrzebowanie na paliwo bez konieczności jego uzupełniania, a odczyt będzie realizowany na podstawie wyliczenia czasu pracy dodatkowego ogrzewania.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„5.2. Zbiornik na paliwo do układu dodatkowego ogrzewania – niezależne urządzenie grzewcze, sterowane w zakresie temp. 55 – 70 °C, przystosowane do pracy na olej opałowy. Rury instalacji grzewczej powinny być wykonane z metali kolorowych lub stali nierdzewnej, termoizolowane. Zbiornik na paliwo wykonany z tworzywa sztucznego, z pokrywą wlewu umiejscowioną z prawej strony autobusu i wyposażoną w zamek patentowy. Zamawiający dopuszcza możliwość odczytu zużycia paliwa na podstawie wyliczenia pracy układu dodatkowego ogrzewania.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu pkt 5.2. OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„Zbiornik na paliwo do układu dodatkowego ogrzewania – niezależne urządzenie grzewcze, sterowane w zakresie temp. 55-70 °C, przystosowane do pracy na olej opałowy. Rury instalacji grzewczej powinny być wykonane z metali kolorowych lub stali nierdzewnej, termoizolowane. Zbiornik na paliwo wykonany z tworzywa sztucznego, z pokrywą wlewu umiejscowioną z prawej strony autobusu i wyposażoną w zamek elektryczny lub patentowy. Kierowca musi mieć możliwość odczytania poziomu paliwa w kabinie kierowcy. Pojemność zbiornika na paliwo gwarantująca pracę ogrzewania przez co najmniej 12 godzin.”

#### **Pytanie nr 9**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 11. Wentylacja, ogrzewanie i klimatyzacja, ppkt. 11.1. Kabina kierowcy, b).





Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie zapewniające sterowanie układu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji kabiny kierowcy, w tym nadmuch ciepłego powietrza na nogi kierowcy, które będzie realizowane z zastosowaniem nagrzewnicy czołowej bezstopniowej, która w znacznie lepszym stopniu realizuje wymagania Zamawiającego?

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„b) możliwość regulacji temperatury w kabinie w zakresie 20 – 26 °C; oddzielne nawiewy powietrza na szybę przednią, szyby boczne i nogi kierowcy; nagrzewnica czołowa 3-stopniowa z temperaturą regulowaną bezstopniowo lub nagrzewnica bezstopniowa z temperaturą regulowaną bezstopniowo;”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu pkt 11.1. lit. b) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„możliwość regulacji temperatury w kabinie w zakresie 20-26°C; oddzielne nawiewy powietrza na szybę przednią, szyby boczne i nogi kierowcy; nagrzewnica czołowa 3-stopniowa z temperaturą regulowaną bezstopniowo lub nagrzewnica bezstopniowa z temperaturą regulowaną bezstopniowo”

#### **Pytanie nr 10**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 12. System gaszenia pożaru, ppkt. 12.1

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenie jednego z najnowocześniejszych i powszechnie stosowanych w autobusach komunikacji miejskiej systemów gaszenia, który technologicznie jest aktywowany poprzez aktywator gazowy i nie wymaga własnego niezależnego zasilania. Jest rozwiązaniem skuteczniejszym, bezpieczniejszym, gwarantującym niezawodność działania. Rozwiązanie z własnym zasilaniem wymaga ciągłej kontroli stanu naładowania baterii. W przypadku niedopilnowania tego, tzw. „ludzkiego błędu” system ten staje się bezużyteczny.

Stosowany w naszych autobusach system gaszenia działa niezawodnie i w pełni bezobsługowo.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„12.1. Komora silnika i komora niezależnego urządzenia grzewczego wyposażone w automatyczne systemy detekcji i gaszenia pożaru. Środek gaszący w postaci ciekłej lub proszku rozpylany dyszami. Informacja o zadziałaniu systemu wyświetlana na pulpicie kierowcy wraz z sygnalizacją dźwiękową w kabinie kierowcy. System działający po odłączeniu głównego źródła prądu w autobusie. System wyposażony we wskaźnik ciśnienia środka gaśniczego w butli, zamontowany w miejscu widocznym dla obsługi pojazdu. Dopuszcza się system w pełni automatyczny, nieposiadający manometrów, gdy środek gaśniczy jest w postaci ciekłej, a system aktywowany jest poprzez aktywator gazowy, który do momentu aktywacji jest w hermetycznej obudowie. System wyposażony we własne niezależne zasilanie lub automatyczny, gazowy nie wymagający własnego zasilania, nieposiadający włącznika aktywującego w kabinie kierowcy.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu pkt 12.1. OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„Komora silnika i komora niezależnego urządzenia grzewczego wyposażone w automatyczne systemy detekcji i gaszenia pożaru. Środek gaszący w postaci ciekłej lub proszku rozpylany dyszami. Informacja o zadziałaniu systemu wyświetlana na pulpicie kierowcy wraz z sygnalizacją dźwiękową w kabinie kierowcy. System działający po odłączeniu głównego źródła prądu w autobusie. System wyposażony we wskaźnik ciśnienia środka gaśniczego w butli, zamontowany w miejscu widocznym dla obsługi pojazdu. Dopuszcza się system w pełni automatyczny, nieposiadający manometrów, gdy środek gaśniczy jest w postaci ciekłej, a system aktywowany jest poprzez aktywator gazowy, który do momentu aktywacji jest w hermetycznej obudowie. System wyposażony we własne niezależne zasilanie lub automatyczny, gazowy nie wymagający własnego zasilania, nieposiadający włącznika aktywującego w kabinie kierowcy.”

#### **Pytanie nr 11**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 13. Wyposażenie wnętrza, ppkt. 13.1. Kabina kierowcy, a) Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu, w którym kabina kierowcy będzie zabudowana





z drzwiami z zamkiem elektromagnetycznym, wyposażonymi w okienko do sprzedaży biletów z blatem do przyjmowania monet, a także będzie posiadała prześwit pomiędzy górną krawędzią drzwi kabiny a sufitem około 30cm?

Taka zabudowa kabiny gwarantuje komfortowe pracy, doskonale izoluje stanowisko kierowcy przed ewentualną agresją ze strony pasażerów, nie powoduje refleksów świetlnych oraz nie ogranicza pola widzenia ze stanowiska kierowcy.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„13.1. Kabina kierowcy:

- a) zabudowana z oszklonymi odpornymi na uderzenia drzwiami – bezpieczna szyba wandaloodporna, z otworami umożliwiającymi prowadzenie rozmowy kierowca – pasażer zamykanymi na zamek zatrzaskowy lub bezpieczny zamek elektromagnetyczny; od wewnątrz możliwość blokowania drzwi, bez szczeliny pomiędzy drzwiami a zabudową. Dopuszcza się kabinę, która będzie posiadała prześwit pomiędzy górną krawędzią drzwi kabiny a sufitem około 30 cm.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu pkt 31.1. lit. a) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„zabudowana z oszklonymi odpornymi na uderzenia drzwiami – bezpieczna szyba wandaloodporna, z otworami umożliwiającymi prowadzenie rozmowy kierowca-pasażer – zamykanymi na zamek zatrzaskowy lub bezpieczny zamek elektromagnetyczny; od wewnątrz możliwość blokowania drzwi, bez szczeliny pomiędzy drzwiami a zabudową; Dopuszcza się kabinę, która będzie posiadała prześwit pomiędzy górną krawędzią drzwi kabiny a sufitem maksymalnie 30 cm.”

#### **Pytanie nr 12**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 13. Wyposażenie wnętrza, ppkt. 13.1. Kabina kierowcy, b) Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie fotela spełniającego wymagania Zamawiającego z możliwością obrotu siedzenia o min. 45° w pełni ergonomicznego umożliwiającego kierowcy komfortowe opuszczanie miejsca pracy.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„b) siedzenie kierowcy amortyzowane pneumatycznie, regulowane w płaszczyźnie pionowej i poziomej, wyposażone w zagłówek i podłokietniki składane; możliwość regulacji podparcia w części odcinka lędźwiowego kręgosłupa; wymagana możliwość regulacji pochylecia oraz możliwości obrotu siedzenia w zakresie od min. 45 do 90°; pokrycie fotela tkaniną „klimatyczną”.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu pkt 13.1. lit. b) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„siedzenie kierowcy amortyzowane pneumatycznie, regulowane w płaszczyźnie pionowej i poziomej, wyposażone w zagłówek i podłokietniki składane; możliwość regulacji podparcia w części odcinka lędźwiowego kręgosłupa; wymagana możliwość regulacji pochylecia oraz możliwości obrotu siedzenia w zakresie o min. 45 stopni, pokrycie fotela tkaniną „klimatyczną”.”

#### **Pytanie nr 13**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 13. Wyposażenie wnętrza, ppkt. 13.1. Kabina kierowcy, c) Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o odstąpienie z szerokiego katalogu parametrów z szyny CAN od wymogu podawania informacji o ciśnieniu oleju w silniku?

Konstrukcja najnowszych silników jakimi są silniki Euro VI nie wymaga konieczności podawania informacji o ciśnieniu oleju w silniku. W każdym momencie, w razie potrzeby kierowca ma możliwość sprawdzenia stanu poziomu oleju.

W przypadku spadku ciśnienia oleju w silniku kierowca natychmiast otrzymuje wyświetlaną informację o tym na pulpicie.







W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:  
„c) miejsce pracy kierowcy FAP lub równorzędne – deska rozdzielcza wyposażona w drogomierz i prędkościomierz (wymagany tachograf cyfrowy) oraz wskaźniki ciśnienia powietrza w zbiornikach powietrza i informacja o spadku ciśnienia lub informacja o poziomie oleju wyświetlana na pulpicie; pulpit kierowcy z ciekłokrystalicznym wyświetlaczem LCD informującym w dynamiczny sposób o stanie technicznym pojazdu;”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu pkt 13.1. lit. c) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„miejsce pracy kierowcy FAP lub równorzędne – deska rozdzielcza wyposażona w drogomierz i prędkościomierz (wymagany tachograf cyfrowy) oraz wskaźniki ciśnienia powietrza w zbiornikach powietrza; informacja o spadku ciśnienia lub informacja o poziomie oleju wyświetlana na pulpicie; pulpit kierowcy z ciekłokrystalicznym wyświetlaczem LCD informującym w dynamiczny sposób o stanie technicznym pojazdu”

#### **Pytanie nr 14**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 13. Wyposażenie wnętrza, ppkt. 13.1. Kabina kierowcy, k)

Nasze autobusy zaprojektowaliśmy ze szczególnym uwzględnieniem estetyki wnętrza kabiny kierowcy komponującą się z przestrzenią pasażerską. Używamy dobranych pod kątem wyglądu, jak również utrzymania w czystości materiałów wnętrza dla ścian bocznych oraz sufitu. Stosujemy sprawdzony jeden rodzaj kolorystyki dla ścian bocznych oraz jeden rodzaj dla sufitu różniące się od siebie rodzajem desenia i odcieniem tak, że harmonizują z pozostałymi elementami, tj., siedzeniem kierowcy, klapami nadokiennymi, listwami ścian bocznych oraz podłogą.

Rozwiązanie takie jest stosowane w eksploatowanych od dawna autobusach w wielu miastach, w tym także jeżdżących po aglomeracji łódzkiej.

Prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie powyższego rozwiązania.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„k) kolorystyka wnętrza kabiny estetyczna, komponująca się z wnętrzem przestrzeni pasażerskiej, dobre materiały łatwe do utrzymania w czystości.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

#### **Pytanie nr 15**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 13. Wyposażenie wnętrza, ppkt. 13.2. Przedział pasażerski, d)

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o ograniczenie liczby portów USB oraz uznania za wystarczające zabudowanie jednego podwójnego portu na 4 miejsca siedzące co zapewni podróżującym pasażerom odpowiednią ilość.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„d) minimum 1 podwójny port USB-A + USB-C na 4 miejsca siedzące w przestrzeni pasażerskiej, umożliwiające doładowanie telefonu zlokalizowane w dostępnym miejscu, zabezpieczone przed zabrudzeniem i uszkodzeniem;”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu pkt 13.2. lit. d) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„minimum 1 podwójny port USB-A + USB-C na 4 miejsca siedzące w przestrzeni pasażerskiej, umożliwiające doładowanie telefonu zlokalizowane w dostępnym miejscu; porty zabezpieczone przed zabrudzeniem i uszkodzeniem”

#### **Pytanie nr 16**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 13. Wyposażenie wnętrza, ppkt. 13.3. Stanowiska dla wózków, b)





Ze względu na ograniczone możliwości aranżacji wnętrza przestrzeni przeznaczonej w obrębie wózka dziecięcego, prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie rozwiązania, w którym mocowanie wózka dziecięcego będzie realizowane w oparciu o wykorzystanie podpory wózka inwalidzkiego wraz z zabudowanym pasem bezpieczeństwa. Proponowane rozwiązanie jest zgodne z Regulaminem nr 107 EKG ONZ.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„b) stanowisko do mocowania wózka inwalidzkiego wyposażone w przycisk informujący o zamiarze wysiadania przez osobę niepełnosprawną; przycisk umieszczony w zasięgu ręki niepełnosprawnego pasażera połączony z kontrolką na desce rozdzielczej kierowcy; stanowisko wyposażone w pas bezpieczeństwa do mocowania wózka inwalidzkiego. Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym mocowanie wózka dziecięcego będzie realizowane w oparciu o wykorzystanie podpory wózka inwalidzkiego wraz z zabudowanym pasem bezpieczeństwa.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym mocowanie wózka dziecięcego będzie zapewnione w oparciu o wykorzystanie podpory wózka inwalidzkiego wraz z zabudowanym pasem bezpieczeństwa.

#### **Pytanie nr 17**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 15.6. Okna i szyby, ppkt. d).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie okien w przedziale pasażerskim wklejanych, minimum 50% wszystkich okien z przesuwną lub uchylną górną częścią, z zabezpieczeniem przed niepożądanym ich otwarciem (zabezpiecza kierowca).

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„d) okna w przedziale pasażerskim wklejane, minimum 50% wszystkich okien w przedziale pasażerskim z przesuwną lub uchylną górną częścią, z zabezpieczeniem przed niepożądanym otwarciem (zabezpiecza kierowca).”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 15.6. lit. d) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„okna w przedziale pasażerskim wklejane, minimum 50% wszystkich okien w przedziale pasażerskim z przesuwną lub uchylną górną częścią, z zabezpieczeniem przed niepożądanym otwarciem (zabezpiecza kierowca)”

#### **Pytanie nr 18**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 15. Nadwozie, ppkt. 15.9. Lakierowanie, a). Prosimy Zamawiającego o podanie ilości kolorów z palety RAL, jakie Zamawiający przewiduje na kolorystykę zewnętrzną autobusów.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 15.9. lit. a) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„malatura zgodnie ze wzorem ustalonym i zatwierdzonym przez Zamawiającego, maksymalnie 4 kolorów z palety RAL - do uzgodnienia z Zamawiającym;”

#### **Pytanie nr 19**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 16. Drzwi autobusu, ppkt. 16.2, b) Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie w którym sterowanie każdego skrzydła I drzwi będzie realizowane przyciskiem na pulpicie kierowcy polegającym na blokowaniu otwarcia odpowiedniej połówki drzwi?

Rozwiązanie takie pozwala kierowcy na blokowanie I połówki drzwi, tak aby pasażerowie w razie potrzeby nie korzystali z przestrzeni zarezerwowanej dla kierowcy, co nie jest możliwe w przypadku rozwiązania sterowania każdego skrzydła osobnym przyciskiem.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:





„b) sterowanie każdego skrzydła osobnym przyciskiem na pulpicie kierowcy. Zamawiający dopuszcza sterowane każdego skrzydła I drzwi jednym przyciskiem po zablokowaniu odpowiedniej połówki drzwi pierwszych na pulpicie kierowcy.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 16.2. lit. b) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„sterowanie każdego skrzydła osobnym przyciskiem na pulpicie kierowcy; dopuszcza się sterowanie każdego skrzydła I drzwi jednym przyciskiem po zablokowaniu odpowiedniej połówki drzwi pierwszych na pulpicie kierowcy”

**Pytanie nr 20**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 19. Instalacje pozostałe, ppkt. 19.2.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym przyłącze diagnostyczne do sprawdzania podzespołów pojazdu jest zabudowane w kabinie kierowcy za fotelem kierowcy w łatwo dostępnym i komfortowym w użytkowaniu miejscu.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„19.2. Główna tablica elektryczna – łatwo dostępna, obrotowa lub uchylna. Przyłącza diagnostyczne do sprawdzenia podzespołów pojazdu usytuowane na głównej tablicy elektrycznej. Na pokrywie tablicy umieszczone opisy i schemat elementów tablicy w języku polskim. Zamawiający dopuszcza przyłącze diagnostyczne zabudowane w kabinie kierowcy w obszarze fotela kierowcy w łatwo dostępnym miejscu.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonał zmiany pkt 19.2. OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 8 Zestawu 1.

**Pytanie nr 21**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 25. Dokumentacja i oprogramowanie, ppkt. 25.3.i).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie dokumentu homologacyjnego potwierdzającego zbiorczo dla całego pojazdu spełnienia wymagań Regulaminu nr 118 EKG ONZ.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„i) 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 autobusu. Zamawiający dopuszcza dokument homologacyjny autobusu potwierdzający dla wszystkich części autobusu spełnienie wymagań Regulaminu nr 118 EKG/ONZ.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 25.3. lit. i) OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„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 autobusu; Zamawiający dopuszcza dokument homologacyjny autobusu potwierdzający dla wszystkich części autobusu spełnienie wymagań Regulaminu nr 118 EKG/ONZ”

**Pytanie nr 22**

Dotyczy: Część II SWZ, Pkt. 26. Warunki gwarancji (licząc od daty odbioru pojazdu przez Zamawiającego) oraz dostępność części zamiennych i usług pogwarancyjnych, ppkt. 26.2.

Z uwagi na stosowaną w naszych autobusach technologię zabezpieczenia antykorozyjnego poszyc zewnętrznym oraz szkieletu nadwozia i podwozia nie zachodzi konieczność wykonywania dodatkowych konserwacji w trakcie eksploatacji autobusu, którego żywotność, jak pokazuje doświadczenie





eksploatacyjne w przedsiębiorstwach komunikacyjnych przekracza okres 15 lat. Jednakże od strony formalno-ekonomicznej kalkulacja kosztów gwarancji na okres 15 lat w znacznych stopniu wpływa znacząco na wartość końcową autobusu w ofercie.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zmianę opisanego wymogu do 12 lat.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dokonanie modyfikacji wymogu i proponujemy:

„26. 2. Na występowanie korozji poszyc zewnątrznych oraz szkieletu nadwozia i podwozia, bez konieczności wykonywania dodatkowych konserwacji w trakcie eksploatacji, a także na trwałość konstrukcji poszycia, tj. pękanie szkieletu, ramy, blach poszycia – co najmniej 12 lat.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

### **Zestaw 6**

#### **Pytanie nr 1**

Dotyczy SWZ, cz. II – Opis przedmiotu zamówienia, pkt 25 oraz SWZ cz. III – Istotne postanowienia umowy § 9 OPROGRAMOWANIE I LICENCJE

Czy Zamawiający dopuszcza udzielenie sublicencji na dostarczenie dokumentacji i oprogramowania wymienionego w punkcie 25 OPZ oraz § 9 Istotnych Postanowień Umowy?

Wykonawca jako spółka zależna w strukturze koncernu odpowiada m.in. za dystrybucję, sprzedaż i aftersales oferowanych przez siebie autobusów i korzysta w tym zakresie z technologii, produktów i know-how koncernowego. Podobnie Wykonawca nie jest twórcą ani właścicielem praw autorskich majątkowych do oprogramowania i dokumentacji do systemów, w które wyposażony jest autobus zgodnie z OPZ (m. in. system informacji pasażerskiej, monitoring, biletomaty). Wykonawca jest w pełni uprawniony, właśnie na zasadzie licencji, do korzystania z tych technologii, produktów i know-how, a w szczególności dokumentacji i oprogramowania stanowiących utwory w rozumieniu prawa autorskiego, których udostępnienia wymaga Zamawiający zgodnie z SWZ i OPZ, i jest uprawniona do udostępniania ich dalej w pełnym, przysługującym mu zakresie, bez żadnych ograniczeń. Udostępnienie to może nastąpić jednak jedynie w ramach przysługujących Wykonawcy praw, a więc w szczególności na zasadzie sublicencji.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza udzielenie sublicencji na korzystanie z dostarczonej przez Wykonawcę dokumentacji i oprogramowania wymienionego w punkcie 25 OPZ oraz § 9 Istotnych Postanowień Umowy.

#### **Pytanie nr 2**

Dotyczy SWZ, cz. III – Istotne postanowienia umowy, § 3 ust 2

W związku przewidzianą w § 3 ust. Zobowiązaniem do wytworzenia i przeniesienia na Zamawiającego prawa własności Pojazdów zwracamy się z wnioskiem o wyjaśnienie, czy warunkiem koniecznym jest, by Wykonawca realizujący dostawę, będącą przedmiotem zamówienia, był równocześnie producentem autobusów?

Wykonawca jest spółką działającą w ramach koncernu, w którym produkcją pojazdów na całą Europę zajmuje się jedna spółka koncernu (grupy kapitałowej), a ich promocją, dystrybucją, sprzedażą, obsługą i serwisem w poszczególnych krajach (na poszczególnych rynkach) zajmują się dedykowane lokalne spółki córki producenta pojazdu. Jesteśmy w 100% kontrolowani przez producenta, jesteśmy wyłącznym przedstawicielem, importerem i dystrybutorem marki, mamy pełny dostęp do wszystkich technologii, uprawnienia do udzielania gwarancji i doświadczenie w realizacji dostaw.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie ogranicza możliwości złożenia oferty w postępowaniu jedynie do podmiotów będących producentami autobusów.

### **Zestaw 7**



**Pytanie nr 1**

W Zał. II do SWZ, punkt 24.1 i 24.6 oraz w Zał. III do SWZ, par 10, pkt 1 oraz 4, Zamawiający napisał: Wykonawca w ramach Ceny Dostawy zobowiązany jest do przeszkolenia do 20 wskazanych przez Użytkownika kierowców z zakresu obsługi Pojazdów oraz do 5 wskazanych przez Użytkownika osób z zakresu prawidłowej bieżącej obsługi serwisowej Pojazdów, w tym pobierania danych z Pojazdów, w wymiarze co najmniej 40 godzin dla każdej osoby.

Osoby delegowane na szkolenie z zakresu obsługi i napraw Pojazdów winny posiadać wymagane prawem kwalifikacje i uprawnienia.

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

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

**Odpowiedź:**

Wykonawca zobowiązany będzie do przeszkolenia do 20 wskazanych przez Użytkownika kierowców z zakresu obsługi Pojazdów oraz do 5 wskazanych przez Użytkownika osób z zakresu prawidłowej bieżącej obsługi serwisowej Pojazdów, w tym pobierania danych z Pojazdów.

Osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.

**Pytanie nr 2**

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 27, 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.

Prosimy o informację czy Zamawiający zgodzi się na poszerzenie listy wyłączeń z gwarancji o :

a) materiały eksploatacyjne oraz części ulegających zużyciu takie 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 zapisu pkt 27 OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„Poniższe materiały eksploatacyjne są wyłączone z gwarancji jakości:

- a) akumulatory – poza wadami fabrycznymi;
- b) bezpieczniki – bez limitu kilometrów;
- c) diody LED, żarówki, świetlówki;
- d) klocki, okładziny hamulcowe (po przebiegu 60 000 km);
- e) ogumienie (po przebiegu 120 000 km);
- f) paski klinowe (po przebiegu 60 000 km);
- g) pióra wycieraczek (po upływie 10 miesięcy);
- h) szkło – przy uszkodzeniach mechanicznych;
- i) tarcze hamulcowe (po przebiegu 120 000 km);
- j) wibroizolatory – nie mniej niż 120 000 km

oraz szkody wyrządzone przez osoby trzecie.”

### **Pytanie nr 3**

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

*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.*

*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 podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

### **Pytanie nr 4**

*W Zał. II do SWZ, punkt 1.6, Zamawiający napisał:*

*Konstrukcja pojazdu i zastosowane rozwiązania mają gwarantować co najmniej 15 lat eksploatacji przy założeniu średnio 80 000 km rocznego przebiegu. Zastosowane rozwiązania techniczne powinny być produkowane seryjnie i niezawodne w temperaturach otaczającego powietrza w zakresie od -30°C do 40°C.*

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

### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

### **Pytanie nr 5**

*W Zał. II do SWZ, punkt 26.5, 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”,*





1.1. 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.

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

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, o którym mowa w przedmiotowym postanowieniu. Okresy gwarancji i rękojmi będą od nowa poczynawszy od każdorazowej wymiany Pojazdu albo elementu Pojazdu na wolny od Wad.

Zamawiający potwierdza, że baterie, w przypadku konieczności ich wymiany, zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

### **Pytanie nr 6**

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.

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

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

### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że wszystkie wskazane w § 13 ust. 8 oraz ust. 10 IPU terminy dotyczą dni kalendarzowych.

Zamawiający akceptuje autobusy spalinowe spełniające min. normę Euro V jako autobusy zastępcze.

### **Pytanie nr 7**

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:**





Zamawiający wyjaśnia, że dokonanie wstępnej diagnozy stwierdzonej Wady uznane będzie za przystąpienie Wykonawcy do usunięcia Wady lub wymiany Pojazdu. Wymóg dotyczący czasu przystąpienia Wykonawcy do usunięcia Wady lub wymiany Pojazdu odnosi się do każdej Wady Pojazdu zgłoszonej przez Zamawiającego w okresie gwarancji.

### **Pytanie nr 8**

*W Zał. II do SWZ, par. 26, ustęp 8 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.*

- 1.1. 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.*
- 1.2. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji Zamawiający będzie dokonywał na własny koszt przeglądy wynikające z planu przeglądów Dostawcy w ASO lub w ramach własnego zaplecza technicznego.*

### **Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, 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 Użytkownika oraz na jego koszt.

W okresie gwarancji Użytkownik będzie wykonywał na własny koszt przeglądy wynikające z planu przeglądów Wykonawcy w ASO lub w ramach własnego zaplecza technicznego.

### **Pytanie nr 9**

*W Zał. III do SWZ, par. 15, ustęp 1, litera d Zamawiający napisał:*

*w przypadku zwłoki w realizacji uprawnień wynikających z rękopisami lub udzielonej gwarancji – karę umowną w wysokości 5.000 PLN za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;*

- 1.1. Wskazana wysokość kary umownej nie znajduje żadnego uzasadnienia ekonomicznego i w żadnej mierze nie stanowi ekwiwalentu ewentualnej szkody Zamawiającego. Może prowadzić jedynie do wzbogacenia Zamawiającego, a nie naprawienia szkody. Rażąco odbiega również od wartości kar umownych stosowanych w innych, podobnych postępowaniach. W konsekwencji, kara zaproponowana przez Zamawiającego kwalifikuje się jako kara rażąco wygórowana w rozumieniu art. 484 §2 Kodeksu cywilnego. Prosimy o zgodę na zmniejszenie ww. kary do poziomu 1.000zł za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.*
- 1.2. Prosimy o potwierdzenie, że ww termin dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.*

### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

Wskazany termin dotyczy dni kalendarzowych.

### **Pytanie nr 10**







*W Zał. VIII do SWZ, rodz. 2, pkt 3 oraz Zał. III, par. 13, ustęp 17, Zamawiający napisał:*

*Okresy Gwarancji będą od nowa począwszy od każdorazowej wymiany Pojazdu albo elementu Pojazdu na wolny od Wad.*

*Standardowo gwarancja komponentów pojazdu jest na tyle długa, że ewentualne wady materiałowe tychże pokryte są nią. Wyłącza ona natomiast normalne zużycie eksploatacyjne oraz wyklucza gwarancję dożywotnią na komponenty, które charakteryzują się relatywnie krótką żywotnością. Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja na elementy pojazdu kończy się wraz z zadeklarowanym okresem jej trwania niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, o którym mowa w przedmiotowym postanowieniu. Okresy gwarancji i rękojmi będą od nowa począwszy od każdorazowej wymiany Pojazdu albo elementu Pojazdu na wolny od Wad

#### **Pytanie nr 11**

*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 (logo autobusu, nazwa modelu itp.) będą akceptowane przez Zamawiającego.*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że standardowo stosowane przez Wykonawcę oznaczenia autobusów (logo autobusu, nazwa modelu itp.) będą akceptowane przez Zamawiającego.

#### **Pytanie nr 12**

*Zgodnie z § 8 ust. 1 Istotnych Postanowień Umowy, stanowiących część III SWZ, Zamawiającemu przysługuje prawo do kontrolowania całego procesu produkcyjnego Pojazdów u Wykonawcy, jego poddostawców i podwykonawców, w zakresie jakości oraz zgodności z OPZ przez upoważnionych przedstawicieli, nie częściej jednak niż 1 raz w miesiącu (...).*

*Wykonawca akceptuje prawo Zamawiającego do kontrolowania procesu Produkcji Pojazdów u Wykonawcy i osób którym Wykonawca powierza wykonanie części Zamówienia, jednakże rozszerzenie tego uprawnienia również na poddostawców jest, w ocenie Wykonawcy, zbyt daleko idącym uprawnieniem Zamawiającego, które ponadto nie jest spotykane w praktyce. Dostawcy komponentów do pojazdów produkowanych przez Wykonawcę mogą mieć siedziby za granicą i przeprowadzanie kontroli w miejscu prowadzenia ich działalności może być trudne do przeprowadzenia w praktyce. W ocenie Wykonawcy, przeprowadzenie kontroli komponentów montowanych w procesie produkcyjnym Pojazdu może być przeprowadzone w miejscu prowadzenia działalności Wykonawcy lub jego podwykonawców, co w pełni zabezpieczy interes Zamawiającego i pozwoli mu na kontrolę nad produkcją Pojazdów.*

*Z uwagi na powyższe, prosimy o zmianę § 8 ust. 1 Istotnych Postanowień Umowy, i nadanie im brzmienia:*

*„Zamawiającemu przysługuje prawo kontrolowania całego procesu produkcyjnego Pojazdów u Wykonawcy oraz jego podwykonawców w zakresie jakości oraz zgodności z OPZ przez upoważnionych przedstawicieli, nie częściej jednak niż 1 raz w miesiącu, o ile Strony nie ustalą inaczej. Osoby kontrolujące zobowiązane są do zachowania poufności przekazywanych informacji. Szczegółowe zasady zachowania poufności przez przedstawicieli Stron określone zostaną w odrębnej umowie.”*

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany § 8 ust. 1 IPU, w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:





„Zamawiającemu przysługuje prawo kontrolowania całego procesu produkcyjnego Pojazdów u Wykonawcy lub producenta autobusów oraz ich podwykonawców w zakresie jakości oraz zgodności z OPZ przez upoważnionych przedstawicieli, nie częściej jednak niż 1 raz w miesiącu, o ile Strony nie ustalą inaczej. Osoby kontrolujące zobowiązane są do zachowania poufności przekazywanych informacji. Szczegółowe zasady zachowania poufności przez przedstawicieli Stron określone zostaną w odrębnej umowie.”

#### **Pytanie nr 13**

Zgodnie z § 13 ust. 15 Istotnych Postanowień Umowy, stanowiących część III SWZ, Zamawiający rozszerzył okres rękojmi za wady fizyczne oraz prawne w odniesieniu do Pojazdów i elementów Pojazdów, w ten sposób, aby pokrywały się z okresami gwarancji, określonymi w ust. 4 niniejszego paragrafu. Rozumiemy, że zakres przedmiotowy rękojmi również pokrywa się z zakresem gwarancji wskazanym w § 13 ust. 4.

Prosimy jednak o potwierdzenie, że Wykonawca nie udziela rękojmi za wady fizyczne i prawne wskazane w § 13 ust. 4 lit. i) „dostępność części zamiennych i możliwość realizacji usług serwisowych”, gdyż stanowi to zobowiązanie wykonawcy, a nie rzecz, co do której wykonawca może udzielić rękojmię zgodne z art. 556 k.c.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z § 13 ust. 15 IPU do zakresu przedmiotowego wydłużonej rękojmi zakres przedmiotowy gwarancji wskazany w § 13 ust. 4 IPU należy stosować odpowiednio, a zatem z pominięciem § 13 ust. 4 lit. i) IPU.

#### **Pytanie nr 14**

Bieżący 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 9 czerwca 2022r.

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

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany Rozdziału 15 pkt. 15.2., pkt. 15.9. oraz Rozdziału 13 pkt. 13.1. IDW, w ten sposób, że nadaje im odpowiednio nowe, następujące brzmienie:

„15.2. Ofertę należy złożyć w nieprzekraczalnym terminie do dnia **10.06.2022 r.**, do godz. **10:30.**”

„15.9. Otwarcie ofert nastąpi w dniu **10.06.2022 r.** o godz. **12:00** w siedzibie Pełnomocnika Zamawiającego: Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o., Al. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź.”

„13.1. Wykonawca pozostaje związany ofertą do dnia **7.09.2022 roku** włącznie.”

#### **Pytanie nr 15**

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 udzielił wyjaśnień w odpowiedzi na pytanie nr 3 Zestawu 5.

#### **Pytanie nr 16**





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 wyjaśnia, że nie wyraża zgody na wypełnienie przez Wykonawców jedynie sekcji α w części IV JEDZ i nie wypełnienie pozostałych sekcji we wskazanej części.

**Pytanie nr 17**

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 nie żąda załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie podmiotowych środków dowodowych dotyczących podwykonawców, na zdolnościach lub sytuacji których nie polega Wykonawca.

**Pytanie nr 18**

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:**

Zamawiający nie dopuszcza możliwości podpisania umowy w formie elektronicznej.

**Pytanie nr 19**

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 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.

**Pytanie nr 20**

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 dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

**Pytanie nr 21**

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 wyjaśnia, że koszty wynagrodzenia rzeczoznawcy uczestniczącego w czynnościach odbioru ponosić będzie Zamawiający.

**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 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 w 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 zabezpieczającej roszczenia z tytułu rękojmi za wady lub gwarancji wygasa w terminie 15 dni od upływu ostatniego z okresów gwarancyjnych.

**Pytanie nr 24**

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:**

#### **Pytanie nr 25**

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 dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

#### **Pytanie nr 26**

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 dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

#### **Pytanie nr 27**

Zamawiający w paragrafie 17 pkt. 7 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. 353<sup>1</sup> 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 określane 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](https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf)) jak i w uzasadnieniu do projektu<sup>1</sup> 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.”

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





Ponadto dążąc do zapewnienia proporcjonalności oraz równowagi stron stosunku umownego, ustawodawca przewidział w treści art. 433 katalog zakazanych postanowień umownych, wskazując, że projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać:

- 1) odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia;
- 2) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem;
- 3) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający;
- 4) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron.

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 dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

#### **Pytanie nr 28**

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 któregokolwiek 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 dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

#### **Pytanie nr 29**

Zamawiający we wzorze Umowy (część III SWZ) par. 13 pkt. 15 pisze: „Postanowienia niniejszego paragrafu nie uchybiają uprawnieniom z tytułu rękojmi, o których mowa w art. 556 - 576 Kodeksu cywilnego, również za wady prawne, stosowanym odpowiednio, przy czym Strony wydłużają okresy rękojmi w odniesieniu do Pojazdów i elementów Pojazdów w ten sposób, aby pokrywały się z okresami gwarancji, określonymi w ust. 4 niniejszego paragrafu.”

Powyższy zapis z perspektywy Wykonawcy, powoduje powstanie po jego stronie dużo większej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym okresem obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 560 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez wszystkie wskazane w § 13 pkt. 4 umowy okresy gwarancji, Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie bardzo dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać wkalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia. Dlatego też, wnosimy o usunięcie § 13 pkt. 15 umowy, lub ewentualnie nadanie mu następującej treści „Okres rękojmi wynosi 24 miesiące liczone dla każdego autobusu od daty podpisania protokołu odbioru.”

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

#### **Pytanie nr 30**

Zamawiający we wzorze Umowy (część III SWZ) par. 12 pkt. 1 b) pisze:

„b. pozostała część Ceny Dostawy - w terminie do 35 dni kalendarzowych od dnia podpisania protokołu odbioru końcowego dostawy Pojazdów bez zastrzeżeń i uznania Umowy za wykonaną.”

Prosimy o zmianę zapisu w taki sposób, aby pozostała część Ceny Dostawy (tj. 90%) była płatna w terminie 35 dni kalendarzowych od dnia podpisania protokołu odbioru końcowego **poszczególnych Pojazdów** bez zastrzeżeń.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

#### **Pytanie nr 31**

Zamawiający w SWZ Część II OPZ pkt 1.6 pisze: „Zastosowane rozwiązania techniczne powinny być produkowane seryjnie i niezawodne w temperaturach otaczającego powietrza w zakresie od -30°C do 40°C”.

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: „Zastosowane rozwiązania techniczne







powinny być produkowane seryjnie i niezawodne w temperaturach otaczającego powietrza w zakresie od -20°C do 40°C”.

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

**Pytanie nr 32**

Zamawiający w SWZ Część II OPZ pkt 5.2 pisze: „Zbiornik na paliwo do układu dodatkowego ogrzewania – niezależne urządzenie grzewcze, sterowane w zakresie temp. 55-70°C, przystosowane do pracy na olej opałowy. Rury instalacji grzewczej powinny być wykonane z metali kolorowych lub stali nierdzewnej, termoizolowane. Zbiornik na paliwo wykonany z tworzywa sztucznego, **z pokrywą wlewu umiejscowioną z prawej strony autobusu i wyposażoną w zamek elektryczny**”.

Prosimy o dopuszczenie pokrywy wlewu zbiornika na paliwo do układu dodatkowego ogrzewania wyposażony w zamek patentowy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonał zmiany pkt 5.2. OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 8 Zestawu 5.

**Pytanie nr 33**

Zamawiający w SWZ Część II OPZ pkt 5.3 pisze: „**Zbiornik paliwa – wykonany z tworzywa sztucznego o pojemności minimum 210 litrów**, zaopatrzony we wlew z błyskawicznym zamknięciem np. typu BARTELT, umiejscowienie pokrywy wlewu paliwa z prawej strony autobusu – zamykane na zamek (jednakowy klucz dla wszystkich pojazdów)”.

Prosimy o dopuszczenie zbiornika paliwa o minimalnie mniejszej pojemności niż wymagana przez Zamawiającego, tj. min. 200 litrów. W przypadku zastosowania w autobusie zbiornika dodatkowego ogrzewania, pojemność zbiornika głównego 200 litrów jest jedyną dostępną pojemnością.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt 5.3 OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„Zbiornik paliwa – wykonany z tworzywa sztucznego o pojemności minimum 200 litrów, zaopatrzony we wlew z błyskawicznym zamknięciem np. typu BARTELT, umiejscowienie pokrywy wlewu paliwa z prawej strony autobusu – zamykane na zamek (jednakowy klucz dla wszystkich pojazdów).”

**Pytanie nr 34**

Zamawiający w SWZ Część II OPZ pkt 13.3 pisze: „jedno miejsce w każdym pojeździe dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego wraz z urządzeniem przytrzymującym, spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ; miejsce na wózki (dziecięcy i/lub inwalidzki) oraz **automat biletowy usytuowane naprzeciw drugich drzwi**”.

Prosimy o dopuszczenie miejsca montażu automatu biletowego na przednim, lewym nadkolu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.

**Pytanie nr 35**

Zamawiający w SWZ Część II OPZ pkt 14.5 pisze: „Fotele pasażerskie dedykowane do transportu lokalnego, wysokie, miękkie, wyposażone w pas bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami Regulaminu 107 EKG ONZ”.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga pojazdów klasy I.

**Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania SWZ w powyższym zakresie.



**Pytanie nr 36**

Zamawiający w SWZ Część II OPZ pkt 15.5 pisze: „Elementy ściany przedniej i tylnej z tworzywa wzmocnionego włóknem szklanym.”.

Prosimy o dopuszczenie elementów ściany przedniej i tylnej wykonanych z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym lub z aluminium.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt. 15.5. OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

„Zewnętrzne pokrywy obsługowe (tylna pokrywa silnika, boczne pokrywy obsługowe) zabezpieczone przed opadaniem teleskopami gazowymi, pokrywa silnika z zatraskiem. Inne pokrywy obsługowe z zamkiem na klucz kwadrat. Osłony krawędzi poszycia nadkoli wykonane z gumy lub tworzywa sztucznego. Strefa komory silnika izolowana dźwiękowo. Elementy ściany przedniej i tylnej z tworzywa wzmocnionego włóknem szklanym lub aluminium. Autobusy wyposażone w uchwyty na chorągiewki o średnicy trzonka 16 mm, zamontowane w górnej części autobusu w okolicy lusterek bocznych po lewej i prawej stronie.”

**Pytanie nr 37**

Zamawiający w części III SWZ (Wzór Umowy) w par. 6 pkt. 1 pisze: „Ustalenia szczegółowe dotyczące kolorystyki wnętrza i zewnątrz Pojazdów, jak również materiałów wykończeniowych wnętrza Pojazdów dokonane zostaną po przekazaniu Zamawiającemu projektu design’u, o którym mowa w § 5 ust. 1. lit. a. Umowy, w terminie do 30 dni od jego przekazania.”

Prosimy o informację co Zamawiający rozumie poprzez „projekt design’u”? Czym ma się ten projekt charakteryzować?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem projektu design’u należy rozumieć prezentację zawierającą wizualizację zewnątrz i wnętrza z uwzględnieniem m. in. kolorystyki, rozmieszczenia foteli, podstawowych elementów wyposażenia wnętrza, kabiny kierowcy.

**Pytanie nr 38**

Zamawiający w części III SWZ (Wzór Umowy) w par. 6 pkt. 6 pisze:

6. Po dokonaniu ustaleń szczegółowych, o których mowa w ust. 1 niniejszego paragrafu, Wykonawca prześle Zamawiającemu, po 1 egz. w formie papierowej i elektronicznej:
  - a. wizualizację zewnętrzną Pojazdu, w tym na tle otoczenia, np. dworca, przystanku, na trasie oraz na białym tle - minimum 10 grafik w wysokiej jakości w formacie tif,
  - b. wizualizację wnętrza Pojazdu, w tym pokazanie kabiny kierowcy, stojaków na rowery, miejsc na wózki, automatu biletowego - minimum 10 grafik w wysokiej jakości w formacie tif,
  - c. grafiki w wektorach pokazujących Pojazd z boku, przodu i góry - format cdr (Corel Draw),
  - d. przekrój Pojazdu pokazujący rozmieszczenie poszczególnych elementów jego wyposażenia,
  - e. siatkę 3D pudła Pojazdu (plik graficzny) wraz z warstwą malatury umożliwiającą późniejsze przygotowywanie animacji/prezentacji 3D,
  - f. siatkę 3D wnętrza Pojazdu (plik graficzny) umożliwiającą późniejsze przygotowywanie animacji/prezentacji 3D.

Prosimy o wykreślenie wymogu przekazania Zamawiającemu dokumentacji wymienionej w ppkt. c, e oraz f. Wymagane w tych podpunktach dokumenty nie są standardowo wymagane w postępowaniach dotyczących dostawy autobusów.

**Odpowiedź:**



Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania OPZ w powyższym zakresie.

### **Pytanie nr 39**

*Paragraf 21 wzoru umowy opisuje możliwe zmiany do umowy, jednakże umowa nie zawiera klauzuli waloryzacyjnej, nie przewiduje możliwości zmiany umowy polegającej na zmianie wynagrodzenia Wykonawcy zależnej od zmiany warunków rynkowych wpływających na koszt wykonania umowy, w tym zmiany cen materiałów lub kosztów wykonania umowy, a także kosztów wynagrodzeń. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie możliwości zmiany wysokości wynagrodzenia na podstawie wyżej wymienionych zmian warunków rynkowych.*

### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania OPZ w powyższym zakresie.

### **Zestaw 9**

### **Pytanie nr 1**

#### **Dotyczy: OPZ, 21.11. b) Automat biletowy**

#### **Wyrażenie:**

*Mobilny automat biletowy musi umożliwiać pasażerowi:*

*- zakup papierowych biletów wg pełnej oferty zawartej w taryfie Zamawiającego oraz ofert pozataryfowych, obowiązujących w dniu przekazania pojazdu do eksploatacji:*

#### **Pytanie:**

*Prosimy o udzielenie informacji w jaki sposób ma funkcjonować sprzedaż biletów na automacie tzn. czy automat biletowy ma się odpytywać System centralny Zamawiającego (webservice) online o połączenie, cenę itp.? Czy może automat będzie miał pobierać połączenia i cenę np. raz dziennie, przetrzymywać na urządzeniu i wyliczać cenę na podstawie algorytmu zaimplementowanego w urządzeniu. Prosimy o uszczegółowienie zapisu dot. taryfy biletowej, wyszukiwania połączeń i wyliczania należności.*

### **Odpowiedź:**

Taryfa biletowa oraz cenniki będą wyliczane poprzez bibliotekę w postaci pliku jar wraz z kompletem danych taryfowych. Biblioteka będzie posiadała możliwość aktualizacji danych oraz będzie umożliwiać wysyłanie rekordów sprzedaży.

### **Pytanie nr 2**

#### **Dotyczy: OPZ, 21.11. b) Automat biletowy**

#### **Wyrażenie:**

*Mobilny automat biletowy musi umożliwiać pasażerowi:*

*- dokonanie płatności za bilety za pomocą stykowych i bezstykowych kart płatniczych oraz urządzeń umożliwiających transakcje kartami płatniczymi:*

#### **Pytanie:**

*Prosimy o potwierdzenie iż Zamawiający oczekuje zestawu płatniczego z fizyczną klawiaturą PINPAD (umożliwia obsługę osób niepełnosprawnych) spełniając tym samym normy dot. obsługi przez osoby niepełnosprawne.*

### **Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że terminal płatniczy musi być wyposażony w PINPADA dostosowanego do obsługi przez osoby niepełnosprawne.

### **Pytanie nr 3**

#### **Dotyczy: OPZ, 21.11. d) Automat biletowy**

#### **Wyrażenie:**

*Mobilny automat biletowy musi być wyposażony przynajmniej w*

*- moduł transmisji danych w oparciu o bezprzewodową sieć GSM/GPRS/UMTS;*



**Pytanie:**

Prosimy o doprecyzowanie zapisu dot. wymagania modułu transmisji danych tzn. jakiego dokładnie standardu oczekuje Zamawiający, ponadto bazując na doświadczeniu Wykonawcy zalecamy zastosowanie modułu LTE, w szczególności, iż automat bez komunikacji GSM nie będzie w stanie prowadzić sprzedaży biletów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt. 21.11. lit. d) tir. 5 OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

*„moduł transmisji danych w oparciu o bezprzewodową sieć GSM/GPRS/UMTS operujący co najmniej w standardzie 3G oraz 4G.”*

**Pytanie nr 4****Dotyczy: OPZ, 21.11. e) Automat biletowy****Wyrażenie:**

Wykonawca w ramach opłaty serwisowej odpowiada za wprowadzenie zmian w aplikacji sprzedażowej automatów biletowych dot. oferty taryfowej oraz rozkładów jazdy na zlecenie Zamawiającego; wszelkie zmiany taryf i rozkładów jazdy będą przesyłane Wykonawcy w formie i formacie ustalonym z Zamawiającym.

**Pytanie:**

Prosimy o wyjaśnienie czym jest opłata serwisowa.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dokonuje zmiany pkt. 21.11. lit. e) tir. 21 OPZ w ten sposób, że nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

*„Wykonawca zobowiązany będzie do zapewnienia możliwości wprowadzania zmian w aplikacji sprzedażowej automatów biletowych dot. oferty taryfowej oraz rozkładów jazdy na zlecenie Zamawiającego; wszelkie zmiany taryf i rozkładów jazdy będą przesyłane w formie i formacie ustalonym z Użytkownikiem;”*

**Pytanie nr 5****Dotyczy: OPZ, 21.11. Automat biletowy****Wyrażenie:**

Oprogramowanie automatów biletowych powinno pracować przynajmniej w trzech trybach: sprzedaży, serwisowym i testowym:

- z poziomu menu serwisowego musi istnieć możliwość zdalnego aktualizowania oprogramowania Automatu m.in. w zakresie konfiguracji pracy Automatu, taryfy, itp.

**Pytanie:**

Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie w którym automat jest aktualizowany zdalnie z poziomu Systemu Centralnego jako System do Zarządzania urządzeniami i taryfą.

**Odpowiedź:**

Aktualizacja danych taryfowych będzie przeprowadzana przez dostarczoną bibliotekę.

**Pytanie nr 6****Dotyczy: OPZ, 21.11. f) Automat biletowy****Wyrażenie:**

Wykonawca dostarczy zewnętrzny system zarządzający biletomatami, który musi umożliwiać:

- pobieranie bazy taryfowej z serwisu wskazanego przez Zamawiającego

**Pytanie:**

Czy Zamawiający udostępni bezpłatnie Wykonawcy specyfikację serwisu do pobierania bazy taryfowej oraz określi strukturę danych na etapie realizacji projektu?



**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępni bibliotekę oraz dokumentację do niej na etapie tworzenia projektu.

**Pytanie nr 7****Dotyczy: OPZ, 21.11. f) Automat biletowy****Wyrażenie:**

Wykonawca dostarczy zewnętrzny system zarządzający biletomatami, który musi umożliwiać:

- wykorzystanie zewnętrznej biblioteki do obliczania cen biletów przekazanej przez Zamawiającego

**Pytanie:**

Czy to dostawca może potwierdzić, iż biblioteka będzie również przygotowane pod system operacyjny Linux Ubuntu 20.04?

**Odpowiedź:**

Biblioteka jest napisana w ekosystemie java więc będzie możliwe jej uruchomienie na systemie operacyjny Ubuntu 20.04.

**Pytanie nr 8****Dotyczy: OPZ, 21.11. f) Automat biletowy****Wyrażenie:**

Wykonawca dostarczy zewnętrzny system zarządzający biletomatami, który musi umożliwiać:

- pobieranie aktualnych rozkładów jazdy

**Pytanie:**

Czy Zamawiający udostępni bezpłatnie Wykonawcy specyfikację serwisu do pobierania aktualnych rozkładów jazdy oraz określi strukturę danych?

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępni bezpłatnie Wykonawcy specyfikację serwisu do pobierania aktualnych rozkładów jazdy oraz określi strukturę danych.

**Pytanie nr 9****Dotyczy: OPZ, 21.11. e) Automat biletowy**

Mobilny automat biletowy powinien być wyposażony w kolorowy co najmniej 10" ekran dotykowy o rozdzielczości min. 1024x600 punktów i jasności o najmniej 500 cd/m<sup>2</sup>, który spełni zarówno funkcję wyświetlacza, jak i urządzenia przyjmującego polecenia od pasażerów i obsługi technicznej, interakcja z użytkownikiem poprzez wandaloodporny wyświetlacz wykonany w technologii pojemnościowej; ekran ten musi być odporny na działanie naturalnych czynników zewnętrznych (temperatura, wilgoć) i musi poprawnie reagować na dotykanie dłonią lub protezą w przypadku osób niepełnosprawnych; dodatkowo musi być odporny na próby uszkodzenia poprzez uderzenia twardymi przedmiotami oraz zarysowania o wytrzymałości na poziomie min. IK08, zgodnie z normą EN62262 (wandaloodporny)

**Pytanie**

Czy Zamawiający dopuszcza użycie ekranu z nakładką dotykową pracującą w podczerwieni.

**Odpowiedź:**

Jeśli ekran biletomatu nie będzie wystawiony na źródło światła słonecznego to Zamawiający dopuszcza zastosowanie ww. technologii detekcji dotyku.

**Pytanie nr 10**

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje dla automatu biletowego poniższych certyfikatów potwierdzających spełnianie wymagań zawartych w:

- 1) PN-EN 50155:2018-01 Zastosowanie kolejowe – Tabor – Wyposażenie elektroniczne
- 2) PN-EN 45545-2 + A1:2015-12 Kolejnictwo – Ochrona przeciwpożarowa w pojazdach szynowych – Część 2: Wymagania dla materiałów i elementów w zakresie właściwości ogniowych.





**Odpowiedź:**

Zamawiający oczekuje, że automat biletowy będzie spełniał wymagania zawarte we wskazanych normach.

**Zmiany treści SWZ:**

Zamawiający, działając na podstawie art. 137 ust. 1 oraz ust. 6 Ustawy Pzp, dokonuje następujących zmian treści SWZ:

a) Rozdział 7 pkt. 7.5. IDW otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

*„Wykonawca, który powołuje się na zasoby innych podmiotów, w celu wykazania braku istnienia wobec nich podstaw wykluczenia oraz spełniania warunków udziału w Postępowaniu, w zakresie w jakim powołuje się na ich zasoby, zobowiązany jest złożyć JEDZ oraz oświadczenie w zakresie przesłanek wykluczenia z art. 5K rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE nr L 229 z 31.7.2014, str. 1) - według wzoru stanowiącego Załącznik nr 7 do IDW, w odniesieniu do każdego z takich podmiotów.”*

b) Rozdział 14 lit. c. IDW otrzymuje nowe, następujące brzmienie:

*„zobowiązanie innego podmiotu oraz oświadczenia, o których mowa w Rozdziale 7.5. IDW (jeśli dotyczy),”*

c) do IDW dodaje się nowy załącznik nr 7 obejmujący wzór oświadczenia podmiotu udostępniającego zasoby w zakresie przesłanek wykluczenia z art. 5K rozporządzenia Rady (UE) nr 833/2014 z dnia 31 lipca 2014 r. dotyczącego środków ograniczających w związku z działaniami Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie (Dz. Urz. UE nr L 229 z 31.7.2014, str. 1), w brzmieniu zgodnym z załącznikiem nr 1 do niniejszego pisma.

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

