

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE - ŁÓDŹ Spółka z o.o.

90-132 Łódź, ul. Tramwajowa 6, adres do korespondencji: 90-952 Łódź, skr. pocztowa 71, tel.: +48 42 672 11 11, fax: +48 42 672 12 09, Regon 470040290, NIP 725-000-56-28, Kapitał zakładowy: 476.852.265,00 zł, Sąd Rejonowy dla Łodzi - Śródmieście w Łodzi, XX Wydział Krajowego Rejestru Sądowego, nr KRS: 0000044561



Łódź, dnia 2 czerwca 2020 roku

Nr sprawy: WZ-091-25/20

**Do wszystkich Wykonawców biorących udział
w postępowaniu**

WYJAŚNIENIE I ZMIANA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SIWZ)

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne – Łódź Spółka z o.o. z siedzibą w Łodzi, przy ul. Tramwajowej 6 - Zamawiający w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na: „**Dostawa 17 sztuk autobusów elektrycznych**”, na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych /tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1843, ze zm./ - w skr. Pzp., udziela wyjaśnień treści SIWZ w przedmiotowym postępowaniu oraz na podstawie art. 38 ust. 4 Pzp. dokonuje następujących zmian w jej treści:

PYTANIE NR 7:

Uprzejmie informuję, że w załączniku do SIWZ – SZCZEGÓŁOWYM OPISE PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA dotyczącego zamówienia widnieje zapis „ 4. Autobus wyposażony w dodatkowe urządzenie grzewcze zasilane paliwem płynnym, działające w trybie manualnym lub automatycznym”.

Zgodnie z nowymi przepisami unijnymi dotyczącymi systemów przeciwpożarowych UNECE R107 wszystkie nowe autobusy od 2018 posiadające urządzenie zasilane paliwem płynnym muszą zostać wyposażone w system gaszenia z gwarantowanym obszarem ochronnym - komorą pieca.

W takim jednak wypadku pozostałe elementy konstrukcyjne wrażliwe na pożar pozostają niechronione. Poprzez wydłużenie i drobną modyfikację przewodu gaśniczego można bez kosztowo zabezpieczyć:

- Silnik trakcyjny (o ile nie występuje w piastach kół ani osi centralnej)
- Komorę silnika
- Pompę wodną
- Sprężarkę powietrza
- Zbiornik paliwa agregatu grzewczego.

W związku z powyższym:

1. Czy Zamawiający wymaga instalacji automatycznego systemu gaszenia opartego na detekcji pneumatycznej, w którym środkiem gaśniczym będzie proszek?
2. Czy Zamawiający wymaga dostarczenia systemu gaszenia wraz z 10 letnim pakietem serwisowym?

ODPOWIEDŹ NR 7:

Zamawiający nie precyzuje, jaki system automatycznego gaszenia ma być w tym przypadku zastosowany. Dodatkowo Zamawiający informuje, że zastosowany system automatycznego gaszenia objęty jest gwarancją, o której mowa w SIWZ (całopojazdową) i w czasie jej trwania, Zamawiający wymaga pełnej sprawności systemu gaszenia.

Ponadto Zamawiający dokonuje zmiany treści pkt 4 w części VIII. Ogrzewanie, wentylacja w Załączniku nr 11A do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

”4. Autobus wyposażony w dodatkowe urządzenie grzewcze zasilane paliwem płynnym, działające w trybie manualnym lub automatycznym. Czas pracy urządzenia powinien być rejestrowany i odczytywany z poziomu autokomputera. Wskaźnik poziomu paliwa przeznaczonego na ogrzewanie umieszczony w kabinie w zasięgu wzroku kierowcy.”.

Zmienia się na:

„4. **Autobus wyposażony w dodatkowe urządzenie grzewcze zasilane paliwem płynnym, działające w trybie manualnym lub automatycznym. Czas pracy urządzenia powinien być rejestrowany i odczytywany z poziomu autokomputera. Wskaźnik poziomu paliwa przeznaczonego na ogrzewanie umieszczony w kabinie w zasięgu wzroku kierowcy. Urządzenie grzewcze wyposażone w czujnik detekcji pożaru oraz w system gaszenia. Detekcja pożaru sygnalizowana akustycznie i wizualnie w kabinie kierowcy.**”

PYTANIE NR 8:

Ugaszenie baterii trakcyjnej w autobusie w przypadku pożaru jest w praktyce niemożliwe.

Aby dać szansę pasażerom na skuteczną ewakuację stosuje się system spowolnienia palenia się baterii trakcyjnych zainstalowanych w autobusie (na dachu jak i w komorze silnika) oparty o środek gaśniczy NOVEC 1230.

System zabezpieczenia baterii musi posiadać certyfikat potwierdzający oryginalność zastosowanego środka gaśniczego NOVEC 1230 – stosownym certyfikatem.

W związku z powyższym:

1. czy Zamawiający wymaga instalacji systemu detekcji i spowolnienia palenia się baterii trakcyjnych - NOVEC 1230?
2. czy Zamawiający wymaga dostarczenia systemu spowolnienia palenia się baterii trakcyjnych wraz z 10 letnim pakietem serwisowym?

ODPOWIEDŹ NR 8:

1. **Zamawiający, w odpowiedzi na pytanie, dokonuje zmiany polegającej na dopisaniu:**
pkt 11 w części X. Magazynowanie energii elektrycznej i system ładowania w Załączniku nr 11A do SIWZ w treści:
„11. System magazynowania energii trakcyjnej wyposażony w czujnik detekcji pożaru – sygnalizacja akustyczna i wizualna w kabinie kierowcy.”
2. **Zamawiający informuje, że o ile w autobusie będzie zastosowany system spowolnienia palenia się baterii trakcyjnych, to będzie on objęty gwarancją, o której mowa w SIWZ (całopojazdowa) i w czasie jej trwania, Zamawiający wymaga pełnej sprawności tego systemu.**

PYTANIE NR 9:

Wnosimy o następującą zmianę treści SIWZ:

Kryterium Bo – „Szyby autobusu:

Wnosimy o wykreślenie ww. kryterium.

Uzasadnienie wniosku.

Zamawiający przyznaje 6 pkt ofercie z oknami pojedynczymi w przedziale pasażerskim. Powoduje to nie przyznanie punktów w kryterium wykonawcy, który oferuje okna z oszkleniem podwójnym. W autobusach elektrycznych rozwiązanie to jest znacznie korzystniejsze od oszklenia pojedynczego. Stosowanie podwójnego oszklenia szyb w autobusach elektrycznych jest celowym, korzystnym działaniem, poprawiającym izolację autobusu, a więc bilans energetyczny, poprzez ograniczenie strat energii, spowodowanych zbyt szybkim wyziębieniem/nagrzaniem pojazdu. Ma to przełożenie na wydłużenie zasięgu pojazdu. Autobus dobrze wyizolowany dużo wolniej oddaje ciepło przy niskiej temperaturze zewnętrznej oraz znacznie dłużej utrzymuje komfortową niższą niż zewnętrzna temperaturę w upalne dni. Dzięki temu udało nam się w naszych pojazdach ograniczyć od kilku do kilkunastu procent zużycie energii elektrycznej potrzebnej na działanie urządzeń grzewczych i chłodzących. Zastosowane przez nas urządzenia mogą mieć mniejszą moc i dzięki temu pojazd może zużyć zaoszczędzoną energię na trakcję – czyli osiągnąć większy przebieg bez doładowania baterii, przy zachowaniu komfortu pasażerów.

W autobusach elektrycznych właśnie minimalizacja zużycia energii elektrycznej – zarówno ze względów ekologicznych, jak i ekonomicznych, jest priorytetem, do które dąży każdy producent. Biorąc pod uwagę powyższe argumenty wnioskujemy jak na wstępie.

ODPOWIEDŹ NR 9: Zamawiający dokonuje zmiany ust. 3 w rozdziale XIII. SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

3. **KRYTERIUM: „B” – parametry techniczno-użytkowe autobusów**

1) Sposób oceny punktowej:

Maksymalnie Wykonawca w ramach niniejszego kryterium otrzymać może **100 punktów, jednakże liczba punktów przyjęta do ogólnej oceny oferty nie może przekroczyć 15 punktów z uwagi na 15% wagę kryterium**. Liczba punktów w ramach niniejszego kryterium zostanie obliczona według następującego wzoru:

$$B = (Bp + Bs + Bg + Ba + Bm + Bo) \times 0,15$$

gdzie:

B to liczba otrzymanych punktów otrzymanych przez danego Wykonawcę w ramach kryterium „parametry techniczno-użytkowe autobusów”,

Bp to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Ilość miejsc pasażerskich siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi”,

Bs to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Siedzenia pasażerskie antybakteryjne”,
Bg to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Gwarancja całopojazdowa”,
Ba to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Gwarancja na akumulatory trakcyjne”,
Bm to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Silnik trakcyjny”,
Bo to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Szyby autobusu”,

L.p.	Badane parametry	Maksymalna liczba punktów	Metodologia oceny i punktacja
1.	Gwarancja całopojazdowa	40	Gwarancja 72 m-cy – 40 pkt. Gwarancja 60 m-cy – 18 pkt. Gwarancja 48 m-cy – 8 pkt. Gwarancja 36 m-cy – 0 pkt.
2.	Gwarancja na akumulatory trakcyjne	40	Gwarancja 72 m-cy – 40 pkt. Gwarancja 60 m-cy – 18 pkt. Gwarancja 48 m-cy – 8 pkt. Gwarancja 36 m-cy – 0 pkt.
3.	Ilość miejsc pasażerskich siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi	5	Powyżej 14 miejsc – 5 pkt. Od 10 do 13 miejsc – 3 pkt. Poniżej 9 miejsc – 0 pkt.
4.	Siedzenia pasażerskie antybakteryjne (co najmniej korpus włącznie z uchwytem nad oparciem siedziska) wykonanych jest z materiałów zawierających nanocząsteczki zdolne likwidować lub powstrzymywać wzrost i namnażanie się mikroorganizmów .	3	Zastosowanie rozwiązania antybakteryjnego – 3 pkt. Brak zastosowania rozwiązania antybakteryjnego – 0 pkt.
5.	Silnik trakcyjny	6	Zastosowanie silnika centralnego – 6 pkt. Zastosowanie silników trakcyjnych w piastach kół – 0 pkt.
6.	Szyby autobusu	6	Okna przedziału pasażerskiego z pojedynczymi szymbami – 6 pkt. Inne rozwiązanie – 0 pkt.

Zmienia się na:

„3. KRYTERIUM: „B” – parametry techniczno-użytkowe autobusów

2) Sposób oceny punktowej:

Maksymalnie Wykonawca w ramach niniejszego kryterium otrzymać może 100 punktów, jednakże liczba punktów przyjęta do ogólnej oceny oferty nie może przekroczyć 15 punktów z uwagi na 15% wagę kryterium. Liczba punktów w ramach niniejszego kryterium zostanie obliczona według następującego wzoru:

$$B = (Bp + Bs + Bg + Ba) \times 0,15$$

gdzie:

B to liczba otrzymanych punktów otrzymanych przez danego Wykonawcę w ramach kryterium „parametry techniczno-użytkowe autobusów”,

Bp to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Ilość miejsc pasażerskich siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi”,

Bs to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Siedzenia pasażerskie antybakteryjne”,

Bg to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Gwarancja całopojazdowa”,

Ba to liczba otrzymanych punktów w ramach parametru: „Gwarancja na akumulatory trakcyjne”,

L.p.	Badane parametry	Maksymalna liczba punktów	Metodologia oceny i punktacja
1.	Gwarancja całopojazdowa	45	Gwarancja 72 m-cy – 45 pkt. Gwarancja 60 m-cy – 20 pkt. Gwarancja 48 m-cy – 8 pkt. Gwarancja 36 m-cy – 0 pkt.

2.	Gwarancja na akumulatory trakcyjne	45	Gwarancja 72 m-cy – 45 pkt. Gwarancja 60 m-cy – 20 pkt. Gwarancja 48 m-cy – 8 pkt. Gwarancja 36 m-cy – 0 pkt.
3.	Ilość miejsc pasażerskich siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi	7	14 miejsc i więcej – 7 pkt. Od 10 do 13 miejsc – 5 pkt. Poniżej 9 miejsc – 0 pkt.
4.	Siedzenia pasażerskie antybakteryjne (co najmniej korpus włącznie z uchwytem nad oparciem siedziska) wykonanych jest z materiałów zawierających nanocząsteczki zdolne likwidować lub powstrzymywać wzrost i namnażanie się mikroorganizmów.	3	Zastosowanie rozwiązania antybakteryjnego – 3 pkt. Brak zastosowania rozwiązania antybakteryjnego – 0 pkt.

Jednocześnie Zamawiający:

1. w tabeli w części II OPIS PARAMETRÓW TECHNICZNYCH I FUNKCJONALNO – UŻYTKOWYCH PODLEGAJĄCYCH OCENIE PUNKTOWEJ Załącznika nr 3 do SIWZ (wzór formularza), wykreśla wiersz 5. (Silnik trakcyjny / Silniki trakcyjne) oraz wiersz 6 (szyby autobusu),
2. w tabeli w części I. WYSZCZEGÓLNIENIE PODSTAWOWYCH PARAMETRÓW WYMAGANYCH PRZEZ ZAMAWIAJĄCEGO Załącznika nr 3 do SIWZ (wzór formularza), dodaje się wiersz 9. o treści: „(Silnik trakcyjny / Silniki trakcyjne), silnik centralny / silniki w piastach kół *” oraz wiersz 10. o treści: (Szyby autobusu), okna przedziału pasażerskiego z pojedynczymi szybami / Inne rozwiązanie *”,
3. wykreśla pkt 11 w części VI. Przedział pasażerski, Załącznika nr 11A do SIWZ,
4. wykreśla pkt 1 w części IX. Silnik, Załącznika nr 11A do SIWZ.

Zamawiający załącza do niniejszego pisma nowy, obowiązujący Załącznik nr 3 do SIWZ, który uwzględnia wprowadzone powyżej zmiany.

PYTANIE NR 10:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt X, ppkt 1

Celem oszacowania paramentów baterii niezbędnych do realizacji zadań przewozowych Zamawiającego wnosimy o podanie następujących informacji dotyczących linii:

- przebiegi roczne autobusów
- rozkłady jazdy dla linii 83 i 86 (zostały udostępnione tylko dla linii 80)
- czasu dostępnego na ładowanie lub potwierdzenia, że czas spędzony na danej krańcówce wg rozkładu jazdy równa się dostępnemu czasowi ładowania autobusów.
- potwierdzenia, lokalizacji i mocy ładowania wszystkich stacji ładowania

ODPOWIEDŹ NR 10:

VIDE - ODPOWIEDŹ NR 5 z dnia 15 maja 2020 r.

Dodatkowo Zamawiający informuje, że dostępny czas na ładowanie baterii trakcyjnych na krańcówce, będzie mniejszy od czasu stacjonowania pojazdu na krańcówce wg rozkładu. Przyjmujemy, że w najbardziej sprzyjających warunkach ładowanie rozpocznie się nie wcześniej niż 4 min od rozkładowego czasu przyjazdu na krańcówkę i będzie trwać do 2 min przed rozkładowym czasem odjazdu pojazdu.

Ponadto Zamawiający informuje, że lokalizacje i mocy ładowania wszystkich stacji ładowania ujęte są w Załączniku nr 13 do zamieszczonego na stronie Zamawiającego odrębnego postępowania prowadzonego pn.: „Dostawa i montaż stacji ładowania autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą”, Nr sprawy: WZ-091-26/20, z którym to postępowaniem Wykonawca ma obowiązek się zapoznać.

Jednocześnie Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), polegającej na dopisaniu w §2 ust. 6 projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ) o brzmieniu:

„6. Wykonawca zobowiązany jest do współpracy z Wykonawcą wyłonionym w wyniku rozstrzygnięcia odrębnego postępowania prowadzonego pn. „Dostawa i montaż stacji ładowania autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą” (Nr sprawy: WZ-091-26/20), w celu zapewnienia pełnej kompatybilności autobusów będących przedmiotem niniejszej umowy z systemem ładowania dostarczonym w wyniku rozstrzygnięcia powyżej wskazanego, odrębnego postępowania.”.

PYTANIE NR 11:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt X, ppkt 3

W przypadku systemu ładowania za pomocą pantografu odwróconego wnosimy o dodanie zapisu, że system ten musi być zgodny ze standardem OppCharge.

Uzasadnienie wniosku

Wymienione przez Zamawiającego normy nie uwzględniają ładowania za pomocą pantografu odwróconego i nie zapewniają pełnej standaryzacji/interoperacyjności dla tego typu ładowania. Zamawiający naraża się tym samym na otrzymanie systemu, który będzie ograniczony do tylko jednego producenta stacji i autobusów. Standard OppCharge bazuje na normach IEC 61851-1, -23 oraz ISO 15118 ale jednocześnie, jako jedyny protokół określający pantograf odwrócony, objęty jest standaryzacją bez względu na dostawcę autobusów i systemu ładowania. Umożliwia zatem pojazdom różnych producentów spełniających standard OppCharge ładowanie na tych samych stacjach. Według danych za rok 2019 standard OppCharge został wdrożony lub był w trakcie wdrażania w 14 krajach na całym świecie i obejmował 185 stacji ładowania i ponad 900 autobusów różnych producentów.

ODPOWIEDŹ NR 11:

Zamawiający dokonuje zmiany treści pkt 3 w części X, Magazynowanie energii elektrycznej i system ładowania w Załączniku nr 11A do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

„3. Zastosowane systemy ładowania w autobusie powinny być wykonane zgodnie z normami:

- IEC 61851-1 (System przewodowego ładowania pojazdów elektrycznych - Część 1: Wymagania ogólne),
- IEC 61851-23 (System przewodowego ładowania pojazdów elektrycznych – Część 23: Stacja ładowania pojazdów elektrycznych prądu stałego),
- IEC 61851-24 (System przewodowego ładowania pojazdów elektrycznych – Część 24: Cyfrowe przesyłanie danych pomiędzy stacją prądu stałego ładowania elektrycznych pojazdów drogowych i pojazdem elektrycznym w celu kontroli ładowania prądem stałym)
- ISO 15118/ DIN 70121 (Pojazdy drogowe -- Interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią)
- IEC 62196-3 (Wtyczki, gniazda wtyczkowe, złącza pojazdowe i wtyki pojazdowe - Przewodowe ładowanie pojazdów elektrycznych -- Część 3: Wymagania dotyczące
- zgodności wymiarowej i zamienności złącz pojazdowych d.c. i a.c./d.c. z zestykami tulejkowo-kołkowymi)

oraz zgodnie z rekomendacją ACEA (Charging of ElectricBuses, May 2017) w szczególności w poniższym zakresie:

- złącza plug-in w standardzie CCS Combo-2 Type2/Mode4
- szyny kontaktowej na dachu pojazdu nad przednią osią pojazdu,
- komunikacji pomiędzy pojazdem a masztom ładowarki poprzez protokół Wi-Fi”.

Zmienia się na:

„3. Zastosowane systemy ładowania w autobusie powinny być wykonane zgodnie z normami:

- IEC 61851-1 (System przewodowego ładowania pojazdów elektrycznych - Część 1: Wymagania ogólne),
- IEC 61851-23 (System przewodowego ładowania pojazdów elektrycznych – Część 23: Stacja ładowania pojazdów elektrycznych prądu stałego),
- IEC 61851-24 (System przewodowego ładowania pojazdów elektrycznych – Część 24: Cyfrowe przesyłanie danych pomiędzy stacją prądu stałego ładowania elektrycznych pojazdów drogowych i pojazdem elektrycznym w celu kontroli ładowania prądem stałym)
- ISO 15118/ DIN 70121 (Pojazdy drogowe -- Interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią)
- IEC 62196-3 (Wtyczki, gniazda wtyczkowe, złącza pojazdowe i wtyki pojazdowe - Przewodowe ładowanie pojazdów elektrycznych -- Część 3: Wymagania dotyczące
- zgodności wymiarowej i zamienności złącz pojazdowych d.c. i a.c./d.c. z zestykami tulejkowo-kołkowymi)

oraz zgodnie z rekomendacją ACEA (Charging of ElectricBuses, May 2017) w szczególności w poniższym zakresie:

- złącza plug-in w standardzie CCS Combo-2 Type2/Mode4
- szyny kontaktowej na dachu pojazdu nad przednią osią pojazdu,
- komunikacji pomiędzy pojazdem a masztom ładowarki poprzez protokół Wi-Fi”

a także zgodnie z systemem OppCharge”.

Ponadto VIDE - ODPOWIEDŹ NR 6 z dnia 15 maja 2020 r. oraz ODPOWIEDŹ NR 10.

PYTANIE NR 12:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt X ppkt 2 lit. b)

Wnosimy o doprecyzowanie, czy czas nie dłuższy niż 15 min. na ładowanie obejmuje czas efektywnego ładowania i czy należy odjąć od tego czas potrzeby na podłączenie i odłączenie od ładowarki.

ODPOWIEDŹ NR 12:

Czas 15 min. podany w pkt X, ppkt 2, lit. b) Załącznika nr 11A do SIWZ to efektywny czas ładowania (bez czasu potrzebnego na podłączenie i odłączenie od ładowarki).

PYTANIE NR 13:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt X ppkt 7

Wnosimy o rezygnację z zapisu określającego sposób obliczania przewidywanego zasięgu autobusu. Wykonawca jako wiodący producent autobusów elektrycznych stosuje w tym celu własny sprawdzony algorytm i jego zmiana jest niezasadna.

ODPOWIEDŹ NR 13:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści pkt X, ppkt 7 Załącznika nr 11A do SIWZ, w poniższym zakresie:

Było:

„7. Autobus wyposażony we:

- wskaźnik stanu naładowania akumulatorów wraz z informacją o przewidywanym zasięgu autobusu wyrażonym w kilometrach, podawaną na podstawie zużycia energii z ostatnich 100 km przebiegu, średnie chwilowe zużycie energii elektrycznej w kWh/100km,
- licznik zużycia energii (z uwzględnieniem całkowitego zużycia i oddzielnie na cele trakcyjne)
- wskaźnik mocy ładowania akumulatorów wyrażony w kW oraz szacowany pozostały czas ładowania do uzyskania stanu naładowania (SoC - state of charge) na poziomie 90% (informacje jedynie podczas ładowania).”.

Zmienia się na:

„7. Autobus wyposażony we:

- wskaźnik stanu naładowania akumulatorów wraz z informacją o przewidywanym zasięgu autobusu wyrażonym w kilometrach,
- wskaźnik chwilowego zużycia energii elektrycznej w kWh/100km lub w kWh/1km,
- licznik zużycia energii (z uwzględnieniem całkowitego zużycia i oddzielnie na cele trakcyjne).

Dopuszcza się zastosowanie systemu raportowania zużycia energii przez poszczególne autobusy z poziomu dedykowanej aplikacji, którą Wykonawca jest zobowiązany w takim przypadku dostarczyć Zamawiającemu.”

PYTANIE NR 14:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ

Wnosimy o doprecyzowanie, co Zamawiający ma na myśli poprzez zapis "średnie chwilowe" zużycie energii. Wg Wykonawcy zużycie energii może być średnie lub chwilowe i Zamawiającemu prawdopodobnie chodziło o to drugie.

ODPOWIEDŹ NR 14:

VIDE – ODPOWIEDŹ NR 13.

PYTANIE NR 15:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ

Wnosimy o dopuszczenie wskazania chwilowego zużycia energii wyrażonego w kWh/km zamiast na 100km. W użytkowych pojazdach elektrycznych jest to powszechnie przyjęty sposób wyrażania zużycia energii.

ODPOWIEDŹ NR 15:

VIDE – ODPOWIEDŹ NR 13.

PYTANIE NR 16:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązanie, w którym w miejsce licznika energii w autobusie dane nt. zużycia energii celem jej rozliczenia dostępne będą w postaci raportów, generowanych z poziomu dedykowanej aplikacji/systemu, do której zapewnimy dostęp, zamiast bezpośrednio z autobusu. Dane dostępne będą, zgodnie z wymaganiem Zamawiającego, w dowolnym czasie, przez cały cykl życia elektrobusu.

ODPOWIEDŹ NR 16:

VIDE – ODPOWIEDŹ NR 13.

PYTANIE NR 17:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt X, ppkt 8

Wnosimy o rezygnację i wykreślenie z opisu nw. wymagań: „wskaźnik mocy ładowania akumulatorów wyrażony w kW oraz szacowany pozostały czas ładowania do uzyskania stanu naładowania na poziomie 90%”.

Uzasadnienie

Z punktu widzenia eksploatacji dane te nie są kluczowe dla prowadzącego pojazd. Z punktu widzenia kierowcy konieczna jest informacja nt. aktualnego zasięgu pojazdu (wymagana przez Zamawiającego jw.), aby zapobiec jego ew. zatrzymaniu po rozładowaniu baterii.

ODPOWIEDŹ NR 17:

VIDE – ODPOWIEDŹ NR 13.

PYTANIE NR 18:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt V, ppkt 4

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania w postaci stopniowej (krokowej) regulacji fotela kierowcy. Uzasadnienie wniosku

Fotel kierowcy w naszych autobusach jest z regulacją stopniową. Ruch przód-tył oraz pochylenie fotela realizowane w sposób krokowy – odpowiednio przez ustaloną wartość przesuwu lub stopnia pochylenia fotela. Określenie „regulacja bezstopniowa” jest niemożliwe do zrealizowania przez obecnych na rynku producentów foteli. Każda regulacja jest w jakimś zakresie „stopniowa”- krokowo, o wartość stopnia oraz o określoną odległość przesuwu.

ODPOWIEDŹ NR 18:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści pkt V ppkt 4 Załącznika nr 11A do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

„4. Fotel obrotowy, zawieszony pneumatycznie, z pełną regulacją bezstopniową w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy, wyposażony w składane i regulowane podłokietniki. Elementy regulacji fotela umieszczone z prawej strony.”.

Zmienia się na:

„4. Fotel obrotowy, zawieszony pneumatycznie, z pełną regulacją w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy, wyposażony w składane i regulowane podłokietniki. Elementy regulacji fotela umieszczone z prawej strony.”.

PYTANIE NR 19:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt VI, ppkt 1

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania, w którym część siedzeń dla pasażerów montowana będzie do ścian bocznych, podestów lub nadkoli.

Z uwagi na konstrukcję autobusu nie jest możliwe zamontowanie wszystkich foteli do ścian bocznych.

ODPOWIEDŹ NR 19:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści pkt VI, ppkt 1 Załącznika nr 11A do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

„1. Siedzenia pasażerskie z tkaniny odpornej na zużycie (wycieranie, zabrudzenie) i uszkodzenie (rozerwanie, rozcięcie). Materiał obiciowy siedzeń wykonany z tkaniny według wzoru stosowanego przez Zamawiającego, zawierającego jego logo. Wkładki tapicerskie siedziska i oparcia w wykonaniu łatwo wymienialnym. Wymagane mocowanie konstrukcji siedzeń dostępnych z podłogi, do nadwozia w sposób ułatwiający jej sprzątanie.

Zmienia się na:

„1. Siedzenia pasażerskie z tkaniny odpornej na zużycie (wycieranie, zabrudzenie) i uszkodzenie (rozerwanie, rozcięcie). Materiał obiciowy siedzeń wykonany z tkaniny według wzoru stosowanego przez Zamawiającego, zawierającego jego logo. Wkładki tapicerskie siedziska i oparcia w wykonaniu łatwo wymienialnym. Preferowane mocowanie konstrukcji siedzeń dostępnych z podłogi, do ścian bocznych w sposób ułatwiający jej sprzątanie.”.

PYTANIE NR 20:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt VII, ppkt 1

Wnosimy o dopuszczenie, jako równoważnego, a nawet- korzystniejszego od wymaganego – rozwiązania z napędem głównym drzwi w pełni elektrycznym.

Uzasadnienie wniosku

W autobusie elektrycznym celem jest jak największe ograniczenie wydatku energetycznego m. in. na sterowanie drzwiami- będące istotnym elementem, z uwagi na częstotliwość zamykania i otwierania drzwi. Stąd zastosowanie w pełni elektrycznego napędu drzwi jest rozwiązaniem znacznie bardziej efektywnym energetycznie od układu elektryczno-pneumatycznego.

Biorąc pod uwagę ww. argumentację wnosimy jak na wstępie.

ODPOWIEDŹ NR 20:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści pkt VII, ppkt 1 załącznika nr 11A do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

„1. Autobus musi posiadać troje dwuskrzydłowych drzwi pasażerskich, w układzie 2-2-2, otwieranych do wewnątrz z napędem pneumatycznym sterowanym elektrycznie, odpornym na zamarzanie.”.

Zmienia się na:

„1. Autobus musi posiadać troje dwuskrzydłowych drzwi pasażerskich, w układzie 2-2-2, otwieranych do wewnątrz z napędem pneumatycznym sterowanym elektrycznie, odpornym na zamarzanie. Dopuszcza się, jako rozwiązanie równoważne, drzwi z napędem głównym w pełni elektrycznym.”.

PYTANIE NR 21:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt VIII ppkt 7

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania, w którym przewody układu ogrzewania i chłodzenia umieszczone w kanałach dachowych w przedziale pasażerskim nie są w otulinach izolujących. W miejscu tym z uwagi na brak strat ciepła nie zachodzi konieczność stosowania otulin.

ODPOWIEDŹ NR 21:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści pkt VIII, ppkt 7 Załącznika nr 11A do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

„7. Przewody rurowe układu ogrzewania i chłodzenia termoizolowane, odporne na korozję.

Zmienia się na:

„7. Przewody rurowe układu ogrzewania i chłodzenia, izolowane w miejscach możliwych strat ciepła, odporne na korozję. Przestrzeń pasażerska musi być zabezpieczona na wypadek rozszczelnienia przewodów przed wyciekami czynnika grzewczego i chłodniczego.”.

PYTANIE NR 22:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt VIII, ppkt 8, lit. a)

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania zastosowania okien przesuwnych z wyjątkiem również pierwszego bocznego okna z prawej strony, w świetle którego znajduje się wyświetlacz boczny oraz szyb bocznych poniżej wymiaru 750 mm, w których nie ma konstrukcyjnie możliwości zamontowania mechanizmu szyby przesuwnej.

ODPOWIEDŹ NR 22:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści pkt VIII, ppkt 8, Załącznika nr 11A do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

- „8. Przedział pasażerski ma posiadać wentylację naturalną i wymuszoną. Do wentylacji naturalnej mają służyć:
- a) przesuwne szyby w górnej części, we wszystkich oknach bocznych, oprócz okien pełniących jednocześnie funkcję wyjść awaryjnych. Przesuwna część okna musi obejmować nie mniej niż 30% i nie więcej niż 60% wysokości całego okna oraz powinna posiadać możliwość trwałego zablokowania go przez kierowcę w pozycji zamkniętej przy pracującym urządzeniu klimatyzacyjnym w przestrzeni pasażerskiej, zamkiem typu kwadrat.
 - b) minimum 1 wentylator wywiewny sterowany ze stanowiska kierowcy.”.

Zmienia się na:

- „8. Przedział pasażerski ma posiadać wentylację naturalną i wymuszoną. Do wentylacji naturalnej mają służyć:
- a) przesuwne szyby w górnej części, we wszystkich oknach bocznych (oprócz okien pełniących jednocześnie funkcję wyjść awaryjnych, okna w świetle którego znajduje się wyświetlacz boczny, oraz okien o szerokości uniemożliwiającej zamontowanie mechanizmu szyby przesuwnej). Przesuwna część okna musi obejmować nie mniej niż 30% i nie więcej niż 60% wysokości całego okna oraz powinna posiadać możliwość trwałego zablokowania go przez kierowcę w pozycji zamkniętej przy pracującym urządzeniu klimatyzacyjnym w przestrzeni pasażerskiej, zamkiem typu kwadrat.
 - b) minimum 1 wentylator wywiewny sterowany ze stanowiska kierowcy (dopuszcza się zastosowanie wentylacji wywiewnej, realizowanej poprzez system klimatyzacji pojazdu.”.

PYTANIE NR 23:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, Pkt VIII, ppkt 8, lit. b)

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania:

dodanie do ww. pkt zapisu:

"dopuszcza się system wentylacji wywiewnej, realizowany przez układ wentylacyjny systemu klimatyzacji pojazdu".

Uzasadnienie wniosku

W autobusie elektrycznym, z uwagi na brak miejsca, nie ma możliwości technicznej montażu takiego wentylatora. Ponadto układ wentylacji wymuszonej poprzez dmuchawy parowników klimatyzacji (6 szt. dmuchaw) pracujące przy wyłączonej sprężarce klimatyzacji, zapewnia znacznie lepszą wymianę powietrza w pojeździe, niż stosowanie dodatkowego oddzielnego wentylatora.

ODPOWIEDŹ NR 23:

VIDE – ODPOWIEDŹ NR 22.

PYTANIE NR 24:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt XVI, ppkt 3

Wnosimy o DOPUSZCZENIE jako równoważnego rozwiązania, w którym tablice elektrotechniczne znajdują się również w kabinie kierowcy- jedna- po lewej stronie kabiny, nad głową kierowcy, druga po prawej stronie – na przedniej ścianie kabiny.

Z punktu widzenia funkcjonalnego umieszczenie tablic nie ma znaczenia dla Zamawiającego. Do wszystkich miejsc zapewniony jest dogodny dostęp i łatwość pracy serwisowej.

ODPOWIEDŹ NR 24:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści pkt XVI, ppkt 3, Załącznika nr 11A do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

„3. Tablica elektrotechniczna umieszczona w przestrzeni pasażerskiej – zaleca się za kabiną kierowcy, wyposażona w opis funkcyjny bezpieczników i przełączników w języku polskim.”.

Zmienia się na:

„3. Tablica elektrotechniczna dostępna z wnętrza pojazdu (zaleca się jej umiejscowienie za kabiną kierowcy), wyposażona w opis funkcyjny bezpieczników i przełączników w języku polskim.”.

PYTANIE NR 25:

Dotyczy Załącznika nr 11A do SIWZ, pkt XVII ppkt 1

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zastosowanie wszystkich zespołów bezobsługowych i wówczas nie będzie - z oczywistych względów - wymagał zastosowania układu centralnego smarowania. Jako doświadczony producent, będący wiodącym dostawcą pojazdów niskoemisyjnych, z powodzeniem od wielu lat stosujemy w tysiącach wyprodukowanych i dostarczonych autobusów układy podwoziowe, których konstrukcja nie wymaga smarowania. Doświadczenia z rynku wskazują brak jakichkolwiek problemów technicznych w wieloletniej eksploatacji tych rozwiązań, co czyni je bezpiecznymi i zapewnia Zamawiającemu.

ODPOWIEDŹ NR 25:

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza zastosowanie wszystkich zespołów bezobsługowych niewymagających punktów smarowania czy zastosowania układu centralnego smarowania.

PYTANIE NR 26:

Wykonawca wnosi o skrócenie okresu przewidzianego na wykonanie prawa opcji. Czas od 1 stycznia 2021 do 31 grudnia 2021 jest okresem stanowczo zbyt długim, zwłaszcza, że przy tak zakreślonych datach możliwe będzie wykonanie prawa opcji przez Zamawiającego już po zakończeniu dostaw objętych zamówieniem podstawowym. Spowoduje to szereg problemów interpretacyjnych – w szczególności w zakresie tego, na czyj koszt będą się odbywać dodatkowe szkolenia pracowników, czy aktualizuje się prawo kontroli produkcji, jeżeli tak, to w jakim zakresie.

ODPOWIEDŹ NR 26:

Zamawiający nie wyraża zgody na skrócenie okresu przewidzianego na wykonanie prawa opcji, jednocześnie wskazuje, że w świetle treści §1 ust. 4 projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ) nie przewiduje problemów interpretacyjnych zapisów umowy.

PYTANIE NR 27:

Prosimy o wyjaśnienie, w jakim zakresie Zamawiający zamierz dokonać wizyt kontrolnych, opisanych w §2 ust. 1 pkt 1) Informacja ta jest niezbędna, ponieważ notoryjne jest, że proces produkcji autobusu jest procesem wieloetapowym oraz odbywa się w kilku różnych miejscach. Dlatego też – w celu umożliwienia doprecyzowania oferty – konieczne jest ustalenie jakie elementy Zamawiający będzie chciał sprawdzać. Prosimy też o sprecyzowanie, czy Zamawiający ma określone oczekiwania co do zapewnienia „pobytu” komisji w czasie dokonywania sprawdzeń.

ODPOWIEDŹ NR 27:

Zamawiający informuje, że celem kontroli międzyoperacyjnej, o której mowa w §2 ust. 1 pkt 1) projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ) jest ocena procesu produkcyjnego w zakresie zgodności przyjętych rozwiązań technicznych i technologicznych z wymaganiami zawartymi w Opisie Przedmiotu Zamówienia – Załączniki 11A i 11B do SIWZ. Tym samym Wykonawca jako organizator procesu produkcyjnego powinien proponować taki termin (terminy) kontroli, aby możliwe było przeprowadzenie opisanej wyżej weryfikacji poprzez udostępnienie

pojazdów na różnych etapach montażu. Zamawiający nie precyzuje dodatkowych szczegółowych oczekiwań co do „pobytu”.

PYTANIE NR 28:

Wnosimy o zmianę §2 ust. 3 pkt 1) Umowy i ograniczenie ilości przekazywanych materiałów w wersjach papierowych – 35 sztuk egzemplarzy papierowych – jakkolwiek jest ten punkt spójny z ilością szkolonych kierowców, to jednak należy wskazać, że z punktu widzenia ekonomicznego oraz ekologicznego byłoby bardziej uzasadnione przekazanie tych materiałów w formie elektronicznej, będzie też bardziej praktyczne, ponieważ plik w formie elektronicznej będzie mógł być otwarty przez pracownika na każdym posiadanym przez siebie urządzeniu.

ODPOWIEDŹ NR 28:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w tym zakresie.

PYTANIE NR 29:

Prosimy o rezygnację z wymogu dostarczenia przez Wykonawców papierowych egzemplarzy instrukcji naprawy pojazdu – instrukcja taka jest niezwykle obszerna, a poza tym z uwagi na aktualizacje takich instrukcji, może ona szybko stracić aktualność. Również i w tym zakresie względy zarówno praktyczne, ekonomiczne ale też ekologiczne przemawiają do ograniczenia tego wymagania. Zwłaszcza w kontekście zakupu przez Państwa w pełni ekologicznych pojazdów argument ochrony środowiska ma kolosalne znaczenie w połączeniu z brakiem funkcjonalności (aktualności) literatury serwisowej w postaci papierowej. Dostarczenie instrukcji w formie elektronicznej (np. na nośniku DVD) pozwala na wydrukowania w każdym czasie dowolnego jej fragmentu, co zapewnia nieograniczoną dostępność dla służb technicznych Zamawiającego na nowoczesnej zajezdni.

ODPOWIEDŹ NR 29:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści §2 ust. 3 pkt 2) lit. a) projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), w poniższym zakresie.

Było:

„a) 3 szt. w wersji papierowej,”.

Zmienia się na:

„a) 2 szt. w wersji papierowej,”.

PYTANIE NR 30:

Prosimy o wydłużenie okresu dostawy części zamiennych, wskazanego w §3 ust. 3 pkt 2) do 5 dni - z uwagi na fakt, że okres 3 dni jest często okresem transportu danych części z fabryki, stąd konieczne co najmniej dwa dni, w celu zapewnienia odpowiedniego czasu na niezbędną logistykę.

ODPOWIEDŹ NR 30:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy w tym zakresie.

PYTANIE NR 31:

Wnosimy o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie przez sformułowanie „o jakości odpowiadającej wymogom producenta” w §3 ust. 3 pkt 4) bowiem należy przyjąć, że „oryginalne” części – jako części pochodzące od producenta, wypełniają jego wymogi jakościowe.

ODPOWIEDŹ NR 31:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści §3 ust. 3 pkt 4) projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), w poniższym zakresie.

Było:

„4) Do obsługi technicznych, napraw gwarancyjnych lub innych prac zleconych przez Wykonawcę, Zamawiający używać może wyłącznie oryginalnych części o jakości odpowiadającej wymogom producenta.”.

Zmienia się na:

„4) Do obsługi technicznych, napraw gwarancyjnych lub innych prac zleconych przez Wykonawcę, Zamawiający używać może wyłącznie części oryginalnych.”.

PYTANIE NR 32:

W odniesieniu do §2 ust. 3 pkt 5) prosimy o informację, czy Zamawiający dopuści katalogowe zestawienie podstawowej specyfikacji części wydrukowane z systemu produkcyjnego w języku angielskim – przykładowa informacja w załączeniu.

ODPOWIEDŹ NR 32:

Zamawiający informuje, że wszystkie dokumenty, które Wykonawca będzie przekazywać Zamawiającemu, w tym również wymienione w §2 ust. 3 pkt 5) projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), muszą być sporządzone w języku polskim lub w innym języku wraz z dołączonym tłumaczeniem dokumentu na język polski.

PYTANIE NR 33:

Wykonawca prosi o wyjaśnienie §3 ust. 3 Umowy przez wskazanie, czy dopuszczalne będzie dla Zamawiającego udzielenie autoryzacji dla stacji obsługi z wyłączeniem kampanii serwisowych – bowiem co do zasady wykonanie określonych kampanii serwisowych ma miejsce w sytuacji, gdy konieczne jest zmodyfikowanie pojazdów w celu poprawienia bezpieczeństwa ich eksploatacji. Takie działanie ma charakter specjalistyczny i należy do kompetencji producenta pojazdów i tego typu szczegółowe działania powinny być pozostawione Wykonawcy (producentowi) – zwłaszcza, że obowiązkiem Wykonawcy jest wykonać takie działania pod rygorem zapłaty kar umownych.

ODPOWIEDŹ NR 33:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy Załącznika nr 10 do SIWZ, jednocześnie dopuszcza wykonanie określonych kampanii serwisowych przez Wykonawcę, o ile Wykonawca uzna to za zasadne.

PYTANIE NR 34:

Prosimy o wydłużenie okresu odpowiedzi §3 ust. 3 pkt 8) do 2 dni roboczych – 24 godziny, w przypadku, gdy wypadną święta jest okresem zbyt krótkim na reakcję.

ODPOWIEDŹ NR 34:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści §3 ust. 3 pkt 8) projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), w poniższym zakresie.

Było:

„8) Zamawiający ma prawo, w okresie wskazanym w ust. 3 pkt. 1) niniejszego paragrafu, do zasięgania informacji w serwisie technicznym Wykonawcy odnośnie wszystkich powstałych błędów wynikających z konstrukcji podzespołów zamontowanych w przedmiotowych autobusach, nawet jeżeli nie są już objęte gwarancją Wykonawcy. Wykonawca zobowiązany jest do udzielania takich informacji w terminie 24 godzin od chwili przekazania zapytania za pośrednictwem faksu lub poczty elektronicznej. Brak odpowiedzi w określonym terminie skutkować będzie naliczeniem kary, zgodnie z §5 ust. 2 pkt 4) niniejszej umowy. Jednocześnie Wykonawca zobowiązuje się do informowania klienta na bieżąco o wszelkich akcjach i kampaniach serwisowych.”.

Zmienia się na:

„8) Zamawiający ma prawo, w okresie wskazanym w ust. 3 pkt. 1) niniejszego paragrafu, do zasięgania informacji w serwisie technicznym Wykonawcy odnośnie wszystkich powstałych błędów wynikających z konstrukcji podzespołów zamontowanych w przedmiotowych autobusach, nawet jeżeli nie są już objęte gwarancją Wykonawcy. Wykonawca zobowiązany jest do udzielania takich informacji w czasie 1 dnia roboczego od chwili przekazania zapytania za pośrednictwem faksu lub poczty elektronicznej. Brak odpowiedzi w określonym terminie skutkować będzie naliczeniem kary, zgodnie z §5 ust. 2 pkt 4) niniejszej umowy. Jednocześnie Wykonawca zobowiązuje się do informowania klienta na bieżąco o wszelkich akcjach i kampaniach serwisowych.”.

PYTANIE NR 35:

Wnosimy o zmianę słowa „opóźnienie” na słowo „zwłoka” w §5 ust. 2 we wszystkich punktach, w których jest to słowo użyte. Wykonawca może odpowiadać wyłącznie za zwłokę w wykonaniu swoich zobowiązań, tj. za opóźnienie, które następuje wyłącznie z przyczyn od Wykonawcy zależnych.

ODPOWIEDŹ NR 35:

Zamawiający wyraża zgodę i dokonuje zmiany postanowień treści §5 ust. 2 projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), w poniższym zakresie.

Było:

„2. Zamawiający nałoży na Wykonawcę następujące kary umowne:

- 1) za opóźnienie Wykonawcy w realizacji dostawy każdego z autobusów, w stosunku do terminu określonego w § 2 ust. 1 niniejszej umowy - w wysokości 3 000,00 zł, za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;
- 2) za przekroczenie przez Wykonawcę terminu usunięcia usterek, o którym mowa w §2 ust. 5), powyżej 7 dni kalendarzowych - w wysokości 1 000,00 zł, za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia i w stosunku do każdego z pojazdów, których opóźnienie dotyczy, z zastrzeżeniem, że naliczanie kar na zasadach opisanych w niniejszym punkcie, nastąpi zarówno, gdy sytuacja będzie dotyczyć usunięcia usterek wskazanych w protokole wstępnym i/lub końcowym;
- 3) za opóźnienie w realizacji dostawy któregośkolwiek asortymentu stanowiącego wyposażenie 2 stanowisk naprawczych do Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 zlokalizowanego w Łodzi przy ul. Limanowskiego 147/149, w stosunku do terminu określonego w §2 ust. 1 niniejszej umowy, a także za opóźnienie w realizacji jakiegokolwiek szkolenia, o którym mowa w niniejszej umowie - w wysokości

- 1 500,00zł, za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;
- 4) za opóźnienie w dostarczeniu części zamiennych i materiałów do pojazdów w zakresie objętym gwarancją, w stosunku do terminu określonego w §3 ust. 3 pkt 2) niniejszej umowy, a także za nie udzielenie w wymaganym terminie informacji, o której mowa w §3 ust. 3 pkt 8) niniejszej umowy - w wysokości 300,00zł, za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku dostarczenia tych części lub udzielenia informacji;
 - 5) za opóźnienie w usunięciu wszelkich usterek i/lub wad fizycznych wykrytych w trakcie eksploatacji wyposażenia lub dostarczeniu nowego elementu wyposażenia, w zakresie objętym gwarancją na zasadach i w terminach określonych w §1 ust. 1 pkt 3) niniejszej umowy - w wysokości 300,00 zł, za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku usunięcia wad lub dostarczenia nowego elementu Wyposażenia;
 - 6) za opóźnienie w dokonaniu naprawy gwarancyjnej przez Wykonawcę, w przypadku odmowy Zamawiającego wykonania takiej napraw bądź innych czynności zleconych przez Wykonawcę, Zamawiający może nałożyć karę umowną - w wysokości 1 000,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia;
 - 7) za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy - w wysokości 20% wynagrodzenia netto, za niezrealizowaną na dzień odstąpienia część umowy.”.

Zmienia się na:

„2. Zamawiający nałoży na Wykonawcę następujące kary umowne:

- 1) za zwłokę Wykonawcy w realizacji dostawy każdego z autobusów, w stosunku do terminu określonego w § 2 ust. 1 niniejszej umowy - w wysokości 3 000,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;
- 2) za przekroczenie przez Wykonawcę terminu usunięcia usterek, o którym mowa w §2 ust. 5), powyżej 7 dni kalendarzowych - w wysokości 1 000,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki i w stosunku do każdego z pojazdów, których zwłok dotyczy, z zastrzeżeniem, że naliczanie kar na zasadach opisanych w niniejszym punkcie, nastąpi zarówno, gdy sytuacja będzie dotyczyć usunięcia usterek wskazanych w protokole wstępnym i/lub końcowym;
- 3) za zwłokę w realizacji dostawy któregośkolwiek asortymentu stanowiącego wyposażenie 2 stanowisk naprawczych do Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 zlokalizowanego w Łodzi przy ul. Limanowskiego 147/149, w stosunku do terminu określonego w §2 ust. 1 niniejszej umowy, a także za zwłokę w realizacji jakiegokolwiek szkolenia, o którym mowa w niniejszej umowie - w wysokości 1 500,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;
- 4) za zwłokę w dostarczeniu części zamiennych i materiałów do pojazdów w zakresie objętym gwarancją, w stosunku do terminu określonego w §3 ust. 3 pkt 2) niniejszej umowy, a także za nie udzielenie w wymaganym terminie informacji, o której mowa w §3 ust. 3 pkt 8) niniejszej umowy - w wysokości 300,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku dostarczenia tych części lub udzielenia informacji;
- 5) za zwłokę w usunięciu wszelkich usterek i/lub wad fizycznych wykrytych w trakcie eksploatacji wyposażenia lub dostarczeniu nowego elementu wyposażenia, w zakresie objętym gwarancją na zasadach i w terminach określonych w §1 ust. 1 pkt 3) niniejszej umowy - w wysokości 300,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku usunięcia wad lub dostarczenia nowego elementu Wyposażenia;
- 6) za zwłokę w dokonaniu naprawy gwarancyjnej przez Wykonawcę, w przypadku odmowy Zamawiającego wykonania takiej napraw bądź innych czynności zleconych przez Wykonawcę, Zamawiający może nałożyć karę umowną - w wysokości 1 000,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki;
- 7) za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy - w wysokości 20% wynagrodzenia netto, za niezrealizowaną na dzień odstąpienia część umowy.”.

PYTANIE NR 36:

Wnosimy o wprowadzenie w §5 ustępu 6, wprowadzającego limit kar umownych na poziomie nie wyższym niż 20% wartości Umowy. Wprowadzenie takiego limitu jest w istocie korzystne dla każdej ze Stron, pozwala bowiem sprecyzować zakres odpowiedzialności Wykonawcy i stanowi swojego rodzaju klauzulę miarkującą wysokość kar umownych.

ODPOWIEDŹ NR 36:

Zamawiający dodaje do §5 projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), ust. 6 o poniższej treści.

„6. Łączny limit kar, o których mowa w ust. 2 pkt 1) – 6) niniejszego paragrafu, będzie wynosić 20% maksymalnego łącznego wynagrodzenia netto Wykonawcy, o którym mowa w §4 ust. 1 niniejszej umowy.”.

PYTANIE NR 37:

Wnosimy o obniżenie kary umownej w pkt §5 ust. 2 pkt 6) do wysokości 300 złotych za każdy dzień kalendarzowy zwłoki. W ocenie Wykonawcy kara umowna w tożsamej wysokości jak za nieterminową dostawę części lub nieterminowe usunięcie usterki jest wystarczająco dolegliwa i mobilizująca Wykonawcę, niezrozumiałe jest też zwiększenie tej kwoty w stosunku do pkt 5) powyżej – w sytuacji gdy nienależyte wykonanie Umowy będzie miało praktycznie tożsamy charakter.

ODPOWIEDŹ NR 37:

Zamawiający wyraża zgodę i dokonuje zmiany postanowień treści §5 ust. 2 pkt 6) projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), w poniższym zakresie.

Było:

„6) za opóźnienie w dokonaniu naprawy gwarancyjnej przez Wykonawcę, w przypadku odmowy Zamawiającego wykonania takiej napraw bądź innych czynności zleconych przez Wykonawcę, Zamawiający może nałożyć karę umowną - w wysokości 1 000,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia”.

Zmienia się na:

„6) za zwłokę w dokonaniu naprawy gwarancyjnej przez Wykonawcę, w przypadku odmowy Zamawiającego wykonania takiej napraw bądź innych czynności zleconych przez Wykonawcę, Zamawiający może nałożyć karę umowną - w wysokości 300,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki;”.

PYTANIE NR 38:

Wykonawca prosi o wyjaśnienie, w jaki sposób została określona stawka 160 zł netto za roboczogodzinę pracy warsztatu Zamawiającego. Przypomnieć należy, że koszt szkolenia pracowników, koszt wyposażenia warsztatu oraz koszt specjalistycznych materiałów informacyjnych (instrukcje, katalogi, licencje) ponosi Wykonawca. Stąd stawka 160 zł/rbg jest w ocenie Wykonawcy wygórowana. Dodajemy, że przez inne zamawiające aktualnie autobusy przedsiębiorstwa komunikacyjne przyjmowana najczęściej obecnie jest stawka na poziomie 25 EUR/rbg czyli około 120 zł/rbg i taka stawka jest w ocenie Wnioskodawcy do przyjęcia. Wnosimy w tym zakresie o dokonanie zmiany wzoru umowy.

ODPOWIEDŹ NR 38:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści §3 ust. 4 pkt 1) projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), w poniższym zakresie.

Było:

„1) Strony ustalają wartość jednej roboczogodziny Zamawiającego i Wykonawcy na kwotę 160,00 zł netto, plus podatek VAT. Każda ze Stron umowy ma prawo do wnioskowania o waloryzację kwoty roboczogodziny według następujących zasad: kwota roboczogodziny będzie 1 raz w roku waloryzowana o ostatni opublikowany wskaźnik GUS dla towarów i usług konsumpcyjnych (o ile z wnioskiem o waloryzację wystąpi którakolwiek ze Stron), przy czym pierwsza waloryzacja ceny może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 12 miesięcy od zawarcia niniejszej umowy i obowiązywać będzie od pierwszego dnia następnego miesiąca kalendarzowego.”.

Zmienia się na:

„1) Strony ustalają wartość jednej roboczogodziny Zamawiającego i Wykonawcy na kwotę 140,00 zł netto, plus podatek VAT. Każda ze Stron umowy ma prawo do wnioskowania o waloryzację kwoty roboczogodziny według następujących zasad: kwota roboczogodziny będzie 1 raz w roku waloryzowana o ostatni opublikowany wskaźnik podawany Komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w roku poprzedzającym ogłoszenie (o ile z wnioskiem o waloryzację wystąpi którakolwiek ze Stron), przy czym pierwsza waloryzacja ceny może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 12 miesięcy od zawarcia niniejszej umowy i obowiązywać będzie od pierwszego dnia następnego miesiąca kalendarzowego.”.

PYTANIE NR 39:

Wnosimy o sprecyzowanie, że zwrot zabezpieczenia, opisany w §9 ust. 2 pkt 2) nastąpi po upływie podstawowego okresu gwarancji, opisanego w §3 ust. 1 Umowy, nie zaś po upływie szczegółowych okresów częściowych, wymienionych w podpunktach tego ustępu.

ODPOWIEDŹ NR 39:

Zamawiający informuje, że zwrot 30% zabezpieczenia należytego wykonania umowy nastąpi w ciągu 15 dni od upływu najdłuższego okresu rękojmi, tj. 72 miesiące, zgodnie z treścią §3 ust. 5 w związku z §3 ust. 1 pkt 1-6 projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ), na ostatni odebrany przez Zamawiającego autobus.

W związku z udzieloną odpowiedzią Zamawiający dokonuje zmian treści SIWZ w poniżej wskazanym zakresie.

1. W §3 ust. 5 projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ) było:
„5. Strony ustalają, iż uprawnienia z tytułu rękojmi za wady fizyczne w stosunku do każdego z dostarczonych pojazdów wygasają po upływie okresu 37*/49*/61*/73* miesięcy, licząc od dnia podpisania protokołu odbioru danego pojazdu, zgodnie z §2 ust. 1 pkt 5) niniejszej umowy.”.
Zmienia się na:
„5. Strony ustalają, iż okres rękojmi za wady fizyczne w stosunku do każdego z dostarczonych pojazdów ustalony zostanie tożsamo z zakresem i terminem gwarancji określonym w ust. 1 niniejszego paragrafu oraz terminami szczegółowymi określonymi w ust. 1 pkt 1 – 6 niniejszego paragrafu.”.
2. W §9 ust. 2 pkt 2) projektu umowy (Załącznik nr 10 do SIWZ) było:
„2) 30% zabezpieczenia należytego wykonania umowy w ciągu 30 dni od upływu obowiązywania gwarancji na ostatni odebrany przez Zamawiającego autobus.”.
Zmienia się na:
„2) 30% wartości zabezpieczenia należytego wykonania umowy zostanie zwrócone nie później niż w ciągu 15 dni po upływie okresu rękojmi na ostatni odebrany przez Zamawiającego autobus.”.
3. W rozdziale XV. SIWZ pn.: WYMAGANIA DOTYCZĄCE ZABEZPIECZENIA NALEŻYTEGO WYKONANIA UMOWY, w ust. 11 pkt 2) było:
„2) 30% zabezpieczenia należytego wykonania umowy w ciągu 30 dni od upływu obowiązywania gwarancji na ostatni odebrany przez Zamawiającego autobus.”.
Zmienia się na:
„2) 30% wartości zabezpieczenia należytego wykonania umowy zostanie zwrócone nie później niż w ciągu 15 dni po upływie okresu rękojmi na ostatni odebrany przez Zamawiającego autobus.”.

PYTANIE NR 40:

Wnosimy o zmianę pkt. XVIII pkt 1 Opisu przedmiotu zamówienia poprzez zmniejszenie ilości sztuk komputerów przenośnych z czterech do dwóch. W sytuacji, gdy wyposażone mają być dwa stanowiska robocze i tylko na dwóch stanowiskach roboczych będą mogły być realizowane naprawy, zbędne jest przekazywanie 4 sztuk komputerów – bowiem nie będą mogły być wykorzystywane jednocześnie więcej niż dwa. Celem obniżenia kosztów realizacji zamówienia, wniosek w tym zakresie jest w pełni uzasadniony.

ODPOWIEDŹ NR 40:

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania w tym zakresie.

PYTANIE NR 41:

Dotyczy Załącznika nr 11B do SIWZ, pkt III, ppkt 2.1. lit. c)

Wnosimy o DOPUSZCZENIE wyświetlania prognozowanej ilości kilometrów na wyświetlaczu kierowcy, bez wyprowadzenia sygnału do autokomputera Dostawcy SIP.

Uzasadnienie wniosku

Z punktu widzenia eksploatacji pojazdu ww. informacja jest istotna w momencie wystąpienia i nie ma potrzeby jej zgrywania do pamięci autokomputera, gdyż nie będzie miała zastosowania.

ODPOWIEDŹ NR 41:

Zamawiający podtrzymuje zapisy, a tym samym wyjaśnia, iż wyprowadzone sygnały będą służyły do zasilenia przez inne systemy obecnie eksploatowane przez Zamawiającego, które będą służyły do analiz bieżących jak i offline, także poza pojazdem.

PYTANIE NR 42:

Dotyczy Załącznika nr 11B do SIWZ, pkt III, ppkt 2.1. lit. c)

Wnosimy o doprecyzowanie, że Zamawiający, pisząc: „zużycie baterii” ma na myśli „zużycie energii (z podziałem na zużycie energii na ogrzewanie/klimatyzację)”

ODPOWIEDŹ NR 42:

Zamawiający potwierdza, że ma na myśli „zużycie energii”. Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści pkt III, ppkt 2.1. lit. c) Załącznika nr 11B do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

„c) zbieranie i gromadzenie informacji o pracy pojazdu tj. min. następujących parametrów: prędkość i położenie (próbkowane co 1/10 sekundy), uruchomienie hamulca (uruchomienie sygnału STOP), włączenie kierunkowskazu, otwarcie drzwi, zatrzymanie pojazdu na przystanku bez otwarcia drzwi, użycie przycisku akceptacji, stan naładowania baterii w procentach, prognozowana ilość kilometrów jaką może przejechać pojazd na obecnym stanie naładowania baterii, zużycie baterii (z podziałem na zużycie baterii na ogrzewanie/klimatyzację), czas pracy klimatyzacji i ogrzewania oraz innych uzgodnionych sygnałów (np. z szyny CAN).”.

Zmienia się na:

„c) zbieranie i gromadzenie informacji o pracy pojazdu tj. min. następujących parametrów: prędkość i położenie (próbkowane co 1/10 sekundy), uruchomienie hamulca (uruchomienie sygnału STOP), włączenie kierunkowskazu, otwarcie drzwi, zatrzymanie pojazdu na przystanku bez otwarcia drzwi, użycie przycisku akceptacji, stan naładowania baterii w procentach, prognozowana ilość kilometrów jaką może przejechać pojazd na obecnym stanie naładowania baterii, zużycie energii (z podziałem na zużycie energii na ogrzewanie/klimatyzację), czas pracy klimatyzacji i ogrzewania oraz innych uzgodnionych sygnałów (np. z szyny CAN).”.

PYTANIE NR 43:

Dotyczy Załącznika nr 11B do SIWZ, pkt III, ppkt 2.1. lit. j)

Zgodnie z argumentacją z wniosku nr 1 wnosimy o dopuszczenie prezentacji parametrów opisanych w tym pkt na wyświetlaczu kierowcy bez wyprowadzenia sygnału do autokomputera Dostawcy SIP.

ODPOWIEDŹ NR 43:

VIDE – ODPOWIEDŹ NR 41.

PYTANIE NR 44:

Dotyczy Załącznika nr 11B do SIWZ, pkt III, ppkt 2.6. lit. c)

Wnosimy o doprecyzowanie ww. Pkt poprzez wykreślenie wymogu prezentacji poziomu i temperatury oleju. Domniemywać można, że zapisy te zostały błędnie wprowadzone przez Zamawiającego z opisu autobusów zasilanych ON.

ODPOWIEDŹ NR 44:

Zamawiający dokonuje zmiany postanowień treści pkt III, ppkt 2.6. lit. c) Załącznika nr 11B do SIWZ, w poniższym zakresie.

Było:

„c) raportowanie w czasie rzeczywistym (poprzez GPRS), do wskazanych miejsc, informacji o przekroczeniu krytycznych parametrów pracy pojazdu – min. temperatura oleju (czynnika chłodzącego), niski poziom oleju, niski poziom naładowania baterii i inne wybrane kody błędów z magistrali CAN.”.

Zmienia się na:

”c). raportowanie w czasie rzeczywistym (poprzez GPRS), do wskazanych miejsc, informacji o przekroczeniu krytycznych parametrów pracy pojazdu – prognozowana ilość kilometrów jaką może przejechać pojazd przy aktualnym stanie naładowania baterii, niski poziom naładowania baterii, chwilowe zużycie energii elektrycznej (w kWh/km lub kWh/100 km) i inne wybrane kody błędów z magistrali CAN.”.

PYTANIE NR 45:

Dotyczy Załącznika nr 11B do SIWZ, pkt XIV

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania – prezentacji informacji nt. ciśnienia i temperatury opon – poza wyświetlaczem deski rozdzielczej - na osobnym, estetycznym wyświetlaczu umiejscowionym w dogodnym miejscu w kabinie kierowcy. W naszych autobusach nie jest możliwe technicznie wyświetlanie ww. informacji na głównym ekranie deski rozdzielczej.

ODPOWIEDŹ NR 45:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie prezentacji informacji nt. ciśnienia i temperatury opon poza wyświetlaczem deski rozdzielczej czyli na osobnym wyświetlaczu, którego miejsce montażu zostanie ustalone z Zamawiającym. Jednocześnie Zamawiający informuje, iż preferowanym miejscem prezentacji informacji o ciśnieniu i temperaturze opon jest deska rozdzielcza pojazdu.

PYTANIE NR 46:

Dotyczy Załącznika nr 11B do SIWZ, pkt III, ppkt 2.9 i 2.10

Prosimy o dopuszczenie dostępu do danych dotyczących prognozowanej ilości kilometrów jaką może przejechać pojazd na obecnym stanie naładowania baterii poprzez rozwiązanie off board (API) komunikujące się bezpośrednio z systemem ITS Zamawiającego zamiast on board (do autokomputera), a następnie do systemu ITS Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ NR 46:

Zamawiający nie dopuszcza rozwiązania, o którym mowa w pytaniu i tym samym podtrzymuje zapisy pkt III, ppkt 2.9 i 2.10 Załącznika nr 11B do SIWZ.

Ponadto Zamawiający przedłuża termin składania ofert oraz wniesienia wadium do dnia 18 czerwca 2020 r. do godz. 11:00. Otwarcie ofert odbędzie się w dniu 18 czerwca 2020 r. o godz. 11:00 w siedzibie Zamawiającego, tj. w Łodzi, przy ul. Tramwajowej 6, pok. nr 110.

Gdziekolwiek w przedmiotowej dokumentacji jest mowa o w/w terminach, datę 10 czerwca 2020 r. zastępuje się datą 18 czerwca 2020 r.

WICEPREZES ZARZĄDU
(1)

Krzysztof Kamiński