

6.) Pytanie nr 6 z dnia 09.11.2020r.

Zał. nr 9 oraz 10 – pkt 37.9-14

Wnosimy o dopuszczenie defibrylatora o zbliżonych parametrach podanych przez zamawiającego.

Uzasadnienie

Parametry wskazane przez zamawiającego sugerują jeden model defibrylatora, a zgodnie z art. 29. Ust. 2. Ustawy pzp przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję.

Proponowany przez nas defibrylator posiada dodatkowe, istotne parametry, które w przypadku instalacji w pojazdach mają wpływ na poprawne działanie urządzenia. Są to między innymi:

Odporność na wibracje:

Podczas pracy: zgodność z normą MILSTD 810G, wibracje losowe.

W trybie gotowości: zgodność z normą MILSTD 810G, wibracje skokowe sinusoidalne.

Odporność na upadek:

Wytrzymuje upadek na betonową posadzkę z wysokości 1,22 m na dowolną krawędź, narożnik lub powierzchnię urządzenia bez odłączenia się jakiegokolwiek elementu bądź wyłączenia urządzenia.

Odporność przed zakłóceniem elektromagnetycznym (EMI):

Zgodność z normą CISPR 11, grupa 1, klasa B oraz IEC 61000-4-3

Zakres temperatur pracy:

Tymczasowa temp. podczas pracy (po nagłej zmianie temp. wynoszącej 20°C): od -20 do 50°C w warunkach wilgotności bez kondensacji

Temperatura Podczas pracy/w trybie gotowości: 0–50°C

Test sprawności elektrod:

Specjalny test sprawdzający gotowość elektrod do użycia (wilgotność żelu).

Impuls:

Dwufazowy, opadający wykładniczo. Parametry impulsu są korygowane zależnie od impedancji danego pacjenta

Terapia:

Defibrylacja osób dorosłych: nominalne natężenie prądu 32 A (nominalnie 150 J przy obciążeniu 50 Ω)

Defibrylacja dzieci przy użyciu opcjonalnego klucza trybu pediatrycznego: nominalne natężenie prądu 19 A (nominalnie 50 J przy obciążeniu 50 Ω)

Rejestracja i transmisja danych:

Podczerwień Bezprzewodowa transmisja danych do komputera przy użyciu protokołu IrDA

Zapis danych Zapis pierwszych 15 minut EKG oraz zdarzeń i decyzji podejmowanych w wyniku analizy stanu pacjenta w czasie całego incydentu.

Interfejs użytkownika:

Instrukcje - Aby poprowadzić osobę udzielającą pomocy krok po kroku, urządzenie wyposażono w zestaw szczegółowych komunikatów głosowych oraz ikon

Instruktaż RKO - Instruktaż słowny resuscytacji osób dorosłych i niemowląt lub dzieci obejmuje instrukcje i sygnały dźwiękowe pozwalające na wykonywanie uciśnień klatki piersiowej z odpowiednią częstotliwością i na prawidłową głębokość, a także na właściwe wykonanie każdego oddechu

Elementy sterujące - Zielony włącznik, podświetlony na niebiesko przycisk informacji („i”), pomarańczowy przycisk defibrylacji, klucz niemowląt/dzieci

Wskaźniki - Kontrolka gotowości, podświetlony na niebiesko przycisk informacji („i”), kontrolka ostrzeżenia, podświetlane elektrody, ikony, podświetlenie przycisku defibrylacji, gdy defibrylacja jest wskazana.

Bateria:

Typ- Bateria 9 V, 4,2 Ah, o przedłużonej trwałości, litowomanganowa

Pojemność - Minimum 200 defibrylacji lub 4 godziny pracy(EN60601-2-4:2003)

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów SIWZ w załącznikach nr 9 i 10 polegających na dodaniu punktu:

37.21. Zamawiający dopuszcza zastosowanie jako rozwiązania równoważnego defibrylatora posiadającego następujące cechy:

- 37.21.1 musi posiadać lekką i zwartą konstrukcję;
- 37.21.2 charakteryzującego się prostą obsługą;
- 37.21.3 musi posiadać wskazówki (instrukcje) lub komunikaty prowadzące ratownika przez cały proces akcji resuscytacyjnej;
- 37.21.4 instrukcje, wskazówki, lub komunikaty tylko w języku polskim;
- 37.21.5 dobrze widoczne i słyszalne wskaźniki obrazujące stan gotowości systemu do pracy urządzenia;
- 37.21.6 elektrody odpowiednie dla pacjentów dorosłych i dzieci pozwalające na ich natychmiastowe użycie;
- 37.21.7 zmiana charakteru pracy defibrylatora z „dorosły” na „dziecko” musi być możliwa w prosty sposób;
- 37.21.8 urządzenie musi posiadać analizę EKG pacjenta z wykrywaniem i określaniem momentu wykonania defibrylacji;
- 37.21.9 musi gromadzić pomiary EKG
- 37.21.10 musi umożliwiać przesłanie danych po podłączeniu do komputera;
- 37.21.11 musi posiadać dwufazową falę defibrylacji o zróżnicowanej energii wstrząsu z automatycznym zwiększaniem poziomu aż do maksymalnego bezpiecznego;

7.) Pytanie nr 7 z dnia 09.11.2020r.

Załącz. nr 9 i 10 - pkt 40.8 (tożsame w obydwu załącznikach), o treści: "[System do neutralizacji wirusów (...)] Musi mieć możliwość podłączenia modułu zamgławiacza działającego w oparciu o suchą mgłę."

Czy Zamawiający przez możliwość podłączenie modułu zamgławiacza rozumie: (i) wyłącznie kompatybilność urządzeń we współpracy ze sobą (m.in. odporność na wilgoć urządzenia do neutralizacji), czy też (ii) konieczność zapewnienia zasilania modułu zamgławiacza bezpośrednio przez systemu do neutralizacji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów SIWZ w załącznikach nr 9 i 10 pkt. 40.8 polegających na zmianie treści: 40.8. Musi mieć możliwość podłączenia modułu zamgławiacza działającego w oparciu o suchą mgłę. Przez możliwość podłączenia modułu zamgławiacza działającego w oparciu o suchą mgłę rozumie możliwość pełnego sterowania modułem zamgławiacza przez jednostkę sterującą systemem do neutralizacji wirusów, w tym dostosowanie mocy pracy modułu zamgławiacza do aktualnego stanu w jakim znajdują się baterie autobusu, kontrolę nad ilością substancji wykorzystywanej do zamgławiania oraz konieczność zarządzania zasilaniem.

8.) Pytanie nr 8 z dnia 09.11.2020r.

Punkt 16.2.3.2 o treści - Matryca – TFT, 38", WXGA, format obrazu od ok. 18:5 do ok. 20:5.
Punkt 16.2.3.7 o treści - Kąt widzenia (poziom/pion) – 178°/178°

Prosimy o zaakceptowanie matrycy o wielkości 37" z zachowaniem kątów widzenia na poziomie 176st. Matryce 37" są produkowane w natywnym rozmiarze dzięki czemu są dużo mniej awaryjne. Matryce 38" są cięte z większych rozmiarów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów SIWZ w załącznikach nr 9 i 10 polegających na zmianie treści:

- 16.2.3.2 Matryca – TFT, 37" lub 38", WXGA, format obrazu od ok. 18:5 do ok. 20:5.
- 16.2.3.7 Kąt widzenia (poziom/pion) – 176°/176°

9.) Pytanie nr 9 z dnia 09.11.2020r.

Punkt 34.2.24 o treści - rejestracja obrazu musi rozpocząć się automatycznie najpóźniej w 30 (słownie: trzydzieści) sekund od włączenia stacyjki;

Prosimy o zmianę zapisów, że aplikacja od rejestratora do rejestracji obrazu musi się uruchomić w 30 sekund. W przypadku kamer cyfrowych zasilanych z PoE sama kamera potrzebuje około 2minut na uruchomienie się więc dopiero od momentu uruchomienia kamery jest możliwa rejestracja obrazu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów SIWZ w załącznikach nr 9 i 10 polegających na zmianie treści:

34.2.24 rejestracja obrazu musi rozpocząć się automatycznie najpóźniej w 180 (słownie: sto osiemdziesiąt) sekund od włączenia stacyjki;

10.) Pytanie nr 10 z dnia 09.11.2020r.

Punkt 34.4.6 o treści - zasilanie – z wewnętrznego zasilacza zabudowanego w rejestratorze;

Prosimy o dopuszczenie zasilania kamer z PoE w zewnętrznego switcha. Takie rozwiązanie pozwoli na zastosowanie optymalnych długości przewodów ETH.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów SIWZ w załącznikach nr 9 i 10 polegających na zmianie treści: 34.4.6 zasilanie – z wewnętrznego zasilacza zabudowanego w rejestratorze lub zewnętrznego switcha;

Pytania z dnia 10.11.2020r

Pytania dotyczące załącznika nr 9

11.) Pytanie do opisu pkt 7.3.:

Czy pisząc o dostarczeniu wspólnego systemu Zamawiający ma na myśli oprogramowanie raportujące wykonane w technologii webowej w sposób modułowy, gdzie użytkownik w zależności od nadanych uprawnień posiadać będzie dostęp do różnych bloków funkcjonalnych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wskazuje szczegółowego rozwiązania w zakresie oprogramowania raportującego. Zaproponowane przez kierującego pytanie rozwiązanie również jest akceptowane przez Zamawiającego.

12.) Pytanie do opisu pkt 7.9.:

Czy Zamawiający wymaga rejestracji parametrów technicznych opisanych w punkcie 7.9, które będą powiązane z danymi rozkładowymi a więc rejestracji wymienionych danych przez autokomuter systemu informacji pasażerskiej ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wskazuje konkretnego urządzenia do rejestracji danych wymienionych w punkcie 7.9, Zamawiający wymaga aby te dane były rejestrowane i przesyłane na serwer. Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie w którym autokomputer systemu informacji pasażerskiej gromadzi i przesyła dane wymienione w punkcie 7.9. Dane powinny być powiązane z czasem faktycznym nie z czasem rozkładowym często czas faktyczny wykonywania zadania różni się od czasu rozkładowego.

13.) Pytanie do opisu pkt od 7.9.1. do 7.9.18.6.:

Czy Zamawiający wymaga dostarczenia wymienionych sygnałów/informacji w punkcie 7.9 do urządzenia rejestrującego poprzez jeden z otwartych standardów wymiany danych jak np. FMS, CanOpen, DeviceNet itp., zastosowanych i dostarczanych przez producenta pojazdów ? Otwarte standardy wymiany danych pozytywnie wpłyną na konkurencyjność, interoperacyjność i elastyczność dostarczonego rozwiązania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wskazuje jakim standardem mają być dostarczone sygnały do urządzenia rejestrującego. Zarówno autobus jak i urządzenie rejestrujące są w gestii Wykonawcy zamówienia. Zamawiający wymaga jedynie możliwości korzystania z tych danych po zgromadzeniu ich na serwerze.

14.) Pytanie do opisu pkt 17.9.6. :

Prosimy o udostępnienie backup aktualnej bazy danych programu Busman120CB celem weryfikacji zawartych w niej informacji oraz oceny jej przydatności a co za tym idzie prawidłowego oszacowania zagrożeń i/lub ryzyka potencjalnego kontraktu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Backup aktualnej bazy danych programu Busman120CB zostanie ogólnie udostępniony, jako link do pobrania backupu bazy danych programu Busman120CB z dnia 17.11.2020 na stronie internetowej <https://www.pkagdynia.pl/#top-przetargi> w linku **Przetarg na dostawę 16 fabrycznie nowych autobusów miejskich standardowych zasilanych energią elektryczną oraz 8 fabrycznie nowych autobusów miejskich przegubowych zasilanych energią elektryczną**

15.) Pytanie do opisu pkt 34.5.3.:

Czy w przypadku zamówienia nagrań z rejestratora wideo autobusu stojącego na zajezdni system powinien automatycznie uruchomić rejestrator niezależnie od stanu stacyjki celem realizacji złożonego zamówienia, a ewentualne przerwanie procesu realizacji powinno być zależne od stanu napięcia instalacji pojazdu i/lub konfiguracji maksymalnego czasu przeznaczonego na realizację zamówienia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający uzupełnił zapisy w załącznikach nr 9 i nr 10 do SIWZ punkt 34.5.3:

34.5.3. dostęp do zarejestrowanego materiału poprzez WiFi (5 GHz [słownie: Giga Herc]) po zjeździe autobusu na teren zajezdni. Oprogramowanie umożliwiające zamawianie nagrań łącznością radiową WiFi (5 GHz [słownie: Giga Herc]) - komunikowanie się i pobieranie zamówionego materiału z rejestratora po zjeździe do zajezdni. W przypadku zamówienia nagrań z rejestratora wideo autobusu stojącego na zajezdni system powinien automatycznie uruchomić rejestrator niezależnie od stanu stacyjki celem realizacji złożonego zamówienia, ewentualne przerwanie procesu realizacji powinno być zależne od stanu napięcia instalacji pojazdu. Możliwość przekazania zarejestrowanego materiału wraz z niezbędnym oprogramowaniem do przeglądania zapisu lub plikiem uruchamiającym odczyt;

Pytania dotyczące załącznika nr 10

16.) Pytanie do opisu pkt 7.3.:

Czy pisząc o dostarczeniu wspólnego systemu Zamawiający ma na myśli oprogramowanie raportujące wykonane w technologii webowej w sposób modułowy, gdzie użytkownik w zależności od nadanych uprawnień posiadać będzie dostęp do różnych bloków funkcjonalnych?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 11 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

17.) Pytanie do opisu pkt 7.9.:

Czy Zamawiający wymaga rejestracji parametrów technicznych opisanych w punkcie 7.9, które będą powiązane z danymi rozkładowymi a więc rejestracji wymienionych danych przez autokomuter systemu informacji pasażerskiej ?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 12 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

18.) Pytanie do opisu pkt od 7.9.1. do 7.9.18.6.:

Czy Zamawiający wymaga dostarczenia wymienionych sygnałów/informacji w punkcie 7.9 do urządzenia rejestrującego poprzez jeden z otwartych standardów wymiany danych jak np. FMS, CanOpen, DeviceNet itp., zastosowanych i dostarczanych przez producenta pojazdów ? Otwarte standardy wymiany danych pozytywnie wpłyną na konkurencyjność, interoperacyjność i elastyczność dostarczonego rozwiązania.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 13 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

19.) Pytanie do opisu pkt 17.9.6.:

Prosimy o udostępnienie backup aktualnej bazy danych programu Busman120CB celem weryfikacji zawartych w niej informacji oraz oceny jej przydatności a co za tym idzie prawidłowego oszacowania zagrożeń i/lub ryzyka potencjalnego kontraktu.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 14 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

20.) Pytanie do opisu pkt 34.5.3.:

Czy w przypadku zamówienia nagrań z rejestratora wideo autobusu stojącego na zajezdni system powinien automatycznie uruchomić rejestrator niezależnie od stanu stacyjki celem realizacji złożonego zamówienia, a ewentualne przerwanie procesu realizacji powinno być zależne od stanu napięcia instalacji pojazdu i/lub konfiguracji maksymalnego czasu przeznaczonego na realizację zamówienia?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 15 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

Pytania z dnia 12.11.2020r

21.) Dot. Rozdziału VIII SIWZ – Warunki udziału w postępowaniu, pkt VIII.2.1)a)

Czy Zamawiający uzna za spełniony warunek w przypadku wykonania przez wykonawcę dostawy autobusu pokazowego przy spełnieniu wymogu ilościowego, czasowego i dotyczącego napędu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy SIWZ w pkt VIII.2.1), a):

a) dysponuje odpowiednią zdolnością zawodową, tj.: wykonał w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, dostawę lub dostawy obejmujące łącznie co najmniej 3 (słownie: trzy) sztuki fabrycznie nowych autobusów miejskich lub autobusów miejskich pokazowych, o długości co najmniej 11m, niskopodłogowych, zasilanych energią elektryczną gromadzoną w magazynach energii elektrycznej autobusu lub których układ napędowy wspomagany jest silnikiem elektrycznym.

22.) Dot. Rozdziału VIII SIWZ – Warunki udziału w postępowaniu, pkt VIII.2.2)a)

Czy Zamawiający uzna za spełniony warunek w przypadku wykonania przez wykonawcę dostawy autobusu pokazowego przy spełnieniu wymogu ilościowego, czasowego i dotyczącego napędu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy SIWZ w pkt VIII.2.2), a):

a) dysponuje odpowiednią zdolnością zawodową, tj.: wykonał w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, dostawę lub dostawy obejmujące łącznie co najmniej 1 (słownie: jedną) sztukę fabrycznie nowych autobusów miejskich, przegubowych, niskopodłogowych lub autobusów miejskich, przegubowych niskopodłogowych pokazowych,

zasilanych energią elektryczną gromadzoną w magazynach energii elektrycznej autobusu lub których układ napędowy wspomagany jest silnikiem elektrycznym.

- 23.)** Dot. Rozdziału XV SIWZ – Opis sposobu przygotowania oferty, pkt XV.9)
Czy do samej czynności złożenia oferty w Portalu SmartPZP, tj. przesłania plików oferty uprzednio podpisanych kwalifikowanym podpisem elektronicznym na platformę zakupową Zamawiającego, wymagane jest również posiadanie kwalifikowanego podpisu elektronicznego?

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak. Do wykonania samej czynności złożenia oferty w Portalu SmartPZP jest wymagane posiadanie kwalifikowanego podpisu elektronicznego.

- 24.)** Dot. Rozdziału XVI SIWZ – Miejsce i termin składania i otwarcia ofert, pkt XVI.2)
Czy Zamawiający przewiduje przeprowadzenie transmisji online z publicznego otwarcia ofert?

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak. Zamawiający przewiduje przeprowadzenie transmisji online z publicznego otwarcia ofert. i. Zamawiający zmienia punkt XVI podpunkt 2 SIWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Jawne otwarcie Ofert nastąpi w dniu 17 grudnia 2020 r. o godz. 10:00., w siedzibie Zamawiającego, ul Płatynowa 19/21 pokój nr 6. Ponadto Zamawiający przeprowadzi transmisję z otwarcia na swoim kanale YouTube - <https://www.youtube.com/channel/UCZmJXzSNq561Rk7f9djc0JA> .”

- 25.)** Dot. Załącznika nr 7 do SIWZ, § 1 ust.8 oraz Załącznika nr 8 do SIWZ, § 1 ust. 8
Zwracamy się z wnioskiem o doprecyzowanie, na ile przed planowanym terminem dostawy Zamawiający oczekuje dostarczenia przez Wykonawcę jednego autobusu o parametrach umożliwiających sprawdzenie prawidłowości współpracy infrastruktury ładowania Zamawiającego z autobusami Wykonawcy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy SIWZ w Załączniku nr 7, § 1 ust.8 oraz Załączniku nr 8 do SIWZ, § 1 ust. 8:

8. Na wniosek Zamawiającego Wykonawca dostarczy na swój koszt jeden autobus przed planowanym terminem dostawy, który to autobus może ale nie musi być przedmiotem umowy o parametrach umożliwiających sprawdzenie prawidłowości współpracy infrastruktury ładowania Zamawiającego z autobusami Wykonawcy. O terminie dostawy opisanego powyżej autobusu i czasie trwania sprawdzania współpracy infrastruktury ładowania z dostarczonym autobusem Wykonawca zostanie powiadomiony z 30 - dniowym wyprzedzeniem. Dostawa wymienionego autobusu może nastąpić dopiero po dniu 01.12.2021r.

- 26.)** Dot. Załącznika nr 7 do SIWZ, § 4 ust. 3 oraz Załącznika nr 8 do SIWZ, § 4 ust. 3
Czy w przypadku zawarcia umów na realizację części 1 i części 2 z tym samym Wykonawcą warunek dostarczenia maksymalnie 2 autobusów w ciągu jednego dnia traktowany będzie łącznie dla obydwu części (tj. maksymalnie 2 autobusy w ciągu dnia bez względu na to, przedmiot której z umów stanowią) czy też oddzielnie dla każdej z umów (tj. maksymalnie 4 autobusy w ciągu dnia – po 2 z każdej umowy)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż zapisy dla części 1 i części 2 w tym przypadku należy traktować niezależnie, maksymalnie można dostarczyć 4 autobusy w ciągu dnia 2 (dwa) dla części 1 i 2 (dwa) dla części 2.

- 27.)** Dot. Załącznika nr 7 do SIWZ, § 5 ust. 6 oraz Załącznika nr 8 do SIWZ, § 5 ust. 6
Zwracamy się z wnioskiem o doprecyzowanie wskazanego w § 5 ust. 6 wzoru umowy terminu usunięcia wad przedmiotu umowy poprzez określenie liczby dni lub tygodni, w ciągu których Wykonawca zobowiązany będzie do usunięcia stwierdzonych wad i przekazania Przedmiotu Umowy Zamawiającemu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy SIWZ w Załączniku nr 7 do SIWZ, § 5 ust. 6 oraz Załączniku nr 8 do SIWZ, § 5 ust. 6: 6. W przypadku stwierdzenia, że przedmiot umowy wskazany w §1 ust.1 umowy ma wady wskazane w §6 umowy, ZAMAWIAJĄCY wyznacza termin ich usunięcia, nie dłuższy niż 14 dni, w szczególnie uzasadnionych przypadkach Zamawiający na umotywowany wiosek Wykonawcy, może ten termin przedłużyć. Po usunięciu wad – czynności odbioru powtarza się. Jeżeli WYKONAWCA nie dotrzyma terminu wskazanego przez ZAMAWIAJĄCEGO na usunięcie wad – zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU karę umowną w wysokości **0,14 % (słownie: czternaście setnych procenta)** wartości netto autobusu, którego dotyczą wady, za każdy dzień zwłoki.

- 28.)** Dot. Załącznika nr 7 do SIWZ, § 9 ust. 3a) i 3b) oraz Załącznika nr 8 do SIWZ, § 9 ust. 3a) i 3b)
Czy koszty udziału (koszty dojazdu, ewentualnego zakwaterowania i wyżywienia) 2 przedstawicieli Zamawiającego w oględzinach, o których mowa w § 9 ust 3a) i 3b) wzoru umowy, pokrywa Zamawiający czy Wykonawca?

Odpowiedź Zamawiającego:

Koszty udziału (koszty dojazdu, ewentualnego zakwaterowania i wyżywienia) 2 przedstawicieli Zamawiającego w oględzinach, o których mowa w § 9 ust 3a) i 3b) wzoru umowy, pokrywa Zamawiający.

- 29.)** Dot. Załącznika nr 7 do SIWZ, § 10 ust. 16 oraz Załącznika nr 8 do SIWZ, § 10 ust. 16
Zwracamy się z wnioskiem o obniżenie progu łącznej kwoty kar umownych do 20 % wynagrodzenia. Wyznaczony przez Zamawiającego poziom 70 % wynagrodzenia zdaje się być nadmiernym i nieuzasadnionym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w Załączniku nr 7 do SIWZ, § 10 ust. 16 oraz Załączniku nr 8 do SIWZ, § 10 ust. 16:

16. łączna kwota kar umownych nałożonych przez Stronę, na podstawie niniejszej umowy nie może przekroczyć 45% wynagrodzenia.

- 30.)** Dot. Załącznika nr 4 do Umowy – Warunki gwarancji i serwisu. Pkt 1.1
W związku z faktem, iż odbiory 16 bądź nawet 24 autobusów (w przypadku realizacji obydwu części zamówienia przez tego samego Wykonawcę) rozciągnięte będą na kilka tygodni, zwracamy się z wnioskiem o modyfikację zapisów dotyczących gwarancji na cały pojazd i uznanie, iż obejmuje ona okres w miesiącach (wskazany w ofercie Wykonawcy) liczony od daty podpisania przez Zamawiającego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy oddzielnie dla każdego z autobusów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

- 31.)** Dot. Załącznika nr 4 do Umowy – Warunki gwarancji i serwisu. Pkt 1.4
W związku z faktem, iż odbiory 16 bądź nawet 24 autobusów (w przypadku realizacji obydwu części zamówienia przez tego samego Wykonawcę) rozciągnięte będą na kilka tygodni, zwracamy się z wnioskiem o modyfikację zapisów dotyczących gwarancji na magazyny energii i uznanie, iż obejmuje ona okres w miesiącach (wskazany w ofercie Wykonawcy) liczony od daty podpisania przez Zamawiającego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy oddzielnie dla każdego z autobusów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

- 32.)** Dot. Załącznika nr 4 do Umowy – Warunki gwarancji i serwisu. Pkt 2.2.3
W związku z faktem, iż „wygoda jazdy kierowcy lub pasażerów” jest kategorią wysoce subiektywną i nie jest w żaden sposób mierzalna, prosimy o doprecyzowanie punktu 2.2.3. lub usunięcie go z Załącznika nr 4 jako zapisu zbyt subiektywnego i nieostrego, mogącego rodzić spory interpretacyjne między Wykonawcą a Zamawiającym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załącznikach nr 4 do obu Umów:

2.2.3. zmniejszająca wygodę jazdy kierowcy lub pasażerów poprzez emisję do otoczenia uciążliwych dźwięków lub nieprzyjemnych zapachów;

- 33.)** Dot. Załącznika nr 4 do Umowy – Warunki gwarancji i serwisu. § 11 ust. 2
Prosimy o potwierdzenie, iż okres gwarancji w odniesieniu do naprawionej lub wymienionej części zamiennej rozpoczyna swój bieg od początku (tj. od momentu wymiany danej części) i trwa do końca okresu gwarancji na części zamienne przewidzianego przez producenta danej części?

Odpowiedź Zamawiającego:

Pytanie dotyczy załącznika nr 9 do umowy – Autoryzacja Wewnętrzza ASO i serwis Wykonawcy § 11 ust. 2. Gwarancja biegnie od początku to jest od momentu wymiany danej części. Nie jest uzależniona od gwarancji udzielonej przez producenta danej części, Zamawiający nie potwierdza powyższego stanowiska.

- 34.)** Dot. Załączników nr 9 i 10 do SIWZ– Opis przedmiotu zamówienia, pkt II.7.3, II.17.93, II.30.6, III.2 oraz Załączników nr 7 i 8 do SIWZ – Wzór umowy, § 1 ust 2h)
W Opisie Przedmiotu Zamówienia kilkakrotnie pojawia się zapis, zgodnie z którym Zamawiający dopuszcza jednokrotną realizację niektórych elementów zamówienia wspólnych dla części nr 1 i części nr 2 w przypadku realizacji obydwu części zamówienia przez tego samego Wykonawcę. Czy zasada ta obejmuje również komplet fabrycznie nowych narzędzi serwisowych wymienionych w § 2 ust 2h) wzoru umowy?
Jednocześnie zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie do wzorów umów w § 1 ust 2 pkt a) do q) zapisów doprecyzowujących, które z elementów przedmiotu zamówienia zrealizowane mogą być wspólnie dla części nr 1 i części nr 2 w przypadku realizacji obydwu części zamówienia przez tego samego Wykonawcę.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zasada dopuszczenia wspólnej realizacji niektórych punktów z umów nie dotyczy kompletu fabrycznie nowych narzędzi serwisowych wymienionych w § 2 ust 2h) we wzorach umów.

W przypisach dolnych wzorów umów znajdują się wyjaśnienia które elementy i pod jakimi warunkami mogą być realizowane wspólnie dla części 1 i części 2 zamówienia w przypadku gdy ten sam Wykonawca uzyska zamówienie na obie części.

- 35.)** Dot. Załącznika nr 7 do SIWZ, § 1 ust. 10 oraz Załącznika nr 8 do SIWZ, § 1 ust. 10
Zwracamy się z wnioskiem o nadanie przywołanemu postanowieniu następującego brzmienia: W terminie 10 dni od podpisania umowy, Wykonawca przedłoży Zamawiającemu Listę producentów – dostawców kluczowych elementów autobusu (zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 14), który po wypełnieniu będzie stanowił załącznik nr 14 do Umowy. W przypadku zwłoki w dostarczeniu wypełnionego załącznika nr 14 ~~lub w przypadku nienależytego wypełnienia załącznika nr 14,~~ Zamawiający uprawniony będzie do żądania do Wykonawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1000 złotych za każdy dzień zwłoki.
Z uwagi na niedoprecyzowanie przez Zamawiającego pojęcia „nienależyte wypełnienie załącznika” wykonawca wnosi o usunięcie podstawy do naliczenia kary umownej z tego tytułu. Pozostawienie treści w aktualnym brzmieniu rodzi ryzyko nieuprawnionej swobody Zamawiającego w tak istotnej kwestii, jaką jest naliczenie kary umownej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 7 do SIWZ, § 1 ust. 10 oraz załączniku nr 8 do SIWZ, § 1 ust. 10:

10. W terminie 10 dni od podpisania umowy, Wykonawca przedłoży Zamawiającemu Listę producentów – dostawców kluczowych elementów autobusu (zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 14), który po wypełnieniu będzie stanowił załącznik nr 14 do Umowy. W przypadku zwłoki w dostarczeniu wypełnionego

załącznika nr 14 lub w przypadku niekompletnie wypełnionego załącznika nr 14, Zamawiający uprawniony będzie do żądania od Wykonawcy zapłaty kary umownej w wysokości 700 złotych za każdy dzień zwłoki.

36.) Dot. Załącznika nr 7 do SIWZ, § 5 ust. 5 oraz Załącznika nr 8 do SIWZ, § 5 ust. 5

Zwracamy się z wnioskiem o nadanie przywołanemu postanowieniu następującego brzmienia:

W przypadku odmowy dokonania odbioru przedmiotu umowy wskazanego w §1 ust.1 lub ust. 2 lit. a) - k),q) umowy przez ZAMAWIAJĄCEGO lub jego upoważnionego przedstawiciela, w szczególności z powodu: a) stwierdzenia, że przedmiot umowy wskazany w §1 ust.1 umowy nie jest zgodny z opisem przedmiotu umowy zawartym w załączniku numer 1 do umowy, lub niezgodny z załącznikiem numer 10,13 i 14, b) stwierdzenia wad przedmiotu umowy wskazanego w §1 ust.1 umowy, c) stwierdzenia, że nie został wykonany przedmiot umowy wskazany w §1 ust. 2 lit. a) - k),q) umowy, nie sporządza się odpowiednio: Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy (Protokołów Odbioru Przedmiotu Umowy) lub Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy A, a ZAMAWIAJĄCY przekazuje WYKONAWCY podpisane oświadczenie ze wskazaniem zastrzeżeń dotyczących przedmiotu umowy wskazanego w §1 ust.1 lub ust. 2 lit. a)- k),q) umowy. Oświadczenie zostanie przekazane WYKONAWCY za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail WYKONAWCY **Procedura, o której mowa w tym postanowieniu nie dotyczy przypadków, w których stwierdzone wady czy usterki nie uniemożliwiają prawidłowego użytkowania autobusów.**

Wykonawca wnioskuję o doprecyzowanie, że drobne niezgodności, niemające znaczenia z punktu widzenia możliwości korzystania z autobusów, nie wpłyną na możliwość dokonania odbioru. Nie umniejsza to obowiązku wykonawcy, którym jest usunięcie wszelkich wad i usterek.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

37.) Dot. ZAŁĄCZNIKA NUMER 9 DO UMOWY NUMER PKA/PN-2/2020/II AUTORYZACJA WEWNĘTRZNA – ASO §2 pkt 2 Zamawiający zapewni stanowisko z wyposażeniem specjalistycznym dedykowanym dostarczonym przez Wykonawcę pojazdom.

Czy w związku z powyższym należy rozumieć, iż Zamawiający w ramach zapewnienia stanowiska obsługowo-naprawczego oczekuje, że Wykonawca zapewni też wszelkie narzędzia uniwersalne niezbędne do obsługi pojazdów w tym narzędzia ogólnodostępne w każdym warsztacie tak jak klucze warsztatowe, wkręta, cęgi oraz narzędzia pneumatyczne lub elektryczne stosowane do ogólnych napraw pojazdów?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający przytacza poniżej pełne brzmienie §2 pkt 2 z załącznika nr 9 we wzorach umów nr PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II.

2. ASO zobowiązuje się do zapewnienia stanowiska obsługowo-naprawczego, posługiwania się przy naprawach i obsługach technicznych przeszkolonym personelem technicznym, fabrycznie nowymi, specjalistycznymi narzędziami serwisowymi, dostarczonymi przez WYKONAWCĘ, których zestawienie zawiera załącznik numer 3 do umowy, wykonywania napraw i obsług technicznych zgodnie z zaleceniami określonymi w przekazywanej przez WYKONAWCĘ dokumentacji technicznej.

Zamawiający wyjaśnia iż w przytoczonym punkcie jest mowa o „specjalistycznych narzędziach serwisowych” które zostaną dostarczone przez Wykonawcę. Zamawiający pod pojęciem „specjalistycznych narzędzi” rozumie takie narzędzia które nie są dostępne powszechnie na rynku a są niezbędne przy wykonywaniu napraw i obsług dostarczonych przez Wykonawcę autobusów.

38.) Dot. ZAŁĄCZNIKA NUMER 9 DO UMOWY NUMER PKA/PN-2/2020/II AUTORYZACJA WEWNĘTRZNA – ASO §9 pkt 2.

Serwis WYKONAWCY jest zobowiązany do wykonania naprawy systemu monitoringu w autobusie w terminie do 2 (słownie: dwóch) dni od daty zawiadomienia serwisu WYKONAWCY o którym mowa w §8 ust.1 niniejszego załącznika.

Czy Zamawiający dopuści, aby w przypadku usterek związanych z systemami monitoringu zlecenie naprawy było przekazywane do serwisu producenta/dostawcy monitoringu? Zgoda Zamawiającego istotnie wpłynie na czas naprawy, ponieważ skróci czas przekazywania informacji o usterce.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapis SIWZ pozostaje bez zmian.

Dostawca monitoringu dla Zamawiającego nie jest stroną umowy co w sytuacjach spornych może komplikować dochodzenie roszczeń przez Zamawiającego od Wykonawcy.

- 39.)** Dot. Załącznika 7, par. 1, ust.2, lit. d oraz Załącznika 8, par. 1, ust.2, lit. d
Wykonawca nie posiada osobnego programu do obsługi systemu centralnego układu smarowniczego, czy w związku z powyższym Zamawiający dopuści możliwość diagnozowania układu za pomocą uniwersalnego urządzenia diagnostycznego do całopojazdowej diagnostyki autobusów, które zamierza zaoferować i dostarczyć wykonawca.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokona modyfikacji zapisów w załączniku 7, par. 1, ust.2, lit. d, tiret 8 oraz Załącznika 8, par. 1, ust.2, lit. d tiret 8 polegającej na zmianie treści:

- programu do obsługi systemu centralnego układu smarowniczego wraz z licencją na jego użytkowanie na 1 (słownie: jednym) stanowisku oraz jego aktualizację, w ramach wynagrodzenia określonego w § 8 ust. 1 Umowy, na zasadach określonych w §12 umowy. Aktualizacja będzie w okresie 15 (słownie: piętnastu) lat od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy. W przypadku posiadania funkcji obsługi systemu centralnego układu smarowniczego przez program diagnostyczny do obsługi dostarczonych autobusów o którym jest mowa tiret 1, Zamawiający dopuszcza brak takiego oddzielnego programu;

- 40.)** Dot. Załącznika 7, par. 1, ust.2, lit. e, f, g, i oraz Załącznika 8, par. 1, ust.2, lit. e, f, g, i
Czy Zamawiający dopuści dostarczenie w/w dokumentacji pod postacią 2 zabezpieczonych hasłem, dostępów online (2 na każde zadanie) na okres min. 15 lat. Niewątpliwą zaletą dokumentacji technicznej dostępnej na serwerze producenta pojazdu jest jej aktualność oraz nieograniczony dostęp z każdego miejsca na świecie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

- 41.)** Dot. Załącznika 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I, Par 12 oraz Załącznika 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/II, Par 12
Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający ma na myśli również części oraz materiały eksploatacyjne wchodzące w zakres regularnych przeglądów, wynikających z dokumentacji przeglądowej producenta pojazdu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia:

W paragrafie 12 ust.1 załącznika nr 9 do wzorów umów nr PKA/PN-2/2020/I nr PKA/PN-2/2020/II Zamawiający wskazuje na części wchodzące w zakres regularnych przeglądów wynikających z dokumentacji przeglądowej producenta autobusu (np. dysze, końcówki drążków, falownik, przełączniki, czujniki oraz inne) które pomimo nie wykazywania cech zużycia są wymagane obligatoryjnie przez Wykonawcę do wymiany np. ze względu na czas ich używania a które to części Zamawiający zmuszony byłby do zakupu u Wykonawcy w celu zachowania gwarancji.

Zapis nie dotyczy materiałów eksploatacyjnych wchodzących w zakres regularnych przeglądów wynikających z dokumentacji przeglądowej producenta autobusu takich jak: płyny, oleje, smary, filtry oraz pozostałe elementy zużywające się normalnie w czasie eksploatacji takie np. jak żarówki (nie dotyczy lamp LED).

- 42.)** Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 4.4.
Poza zabezpieczeniami wbudowanymi w pojazd, w autobusach Wykonawcy, w celu zagwarantowania najwyższej dyspozycyjności i najdłuższej żywotności baterii trakcyjnych, stosowany jest zdalny monitoring baterii, tj. dane diagnostyczne i dotyczące eksploatacji baterii trakcyjnych są przesyłane na

serwery będące w dyspozycji Wykonawcy, na jego koszt, i są okresowo analizowane przez Wykonawcę. Taka analiza pozwala na wykrycie i wczesne wyeliminowanie, we współpracy i zgodzie z Zamawiającym, ewentualnych problemów z eksploatacją baterii trakcyjnych, co zapobiega ich przedwczesnemu zużyciu. Rozwiązanie to pozwala Wykonawcy na obniżenie ryzyka usterek baterii, co zwiększy dyspozycyjność pojazdów i jednocześnie pozwoli na kalkulację oferty znacznie korzystniejszej cenowo. Ww. dane będą zabezpieczone przed dostępem osób trzecich zgodnie z aktualnymi możliwościami technologicznymi i analizowane wyłącznie przez uprawnione do tego osoby pracujące dla Wykonawcy. Czy Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości i wyraża zgodę?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę na gromadzenie i analizowanie danych przez Wykonawcę we własnym zakresie i na własny koszt.

43.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.5.

Czy w niektórych uzgodnionych z Zamawiającym przypadkach zamiast pośrednictwa sieci WiFi, do realizacji celu rejestrowania (i późniejszej analizy) niektórych danych eksploatacyjnych z autobusu, Zamawiający dopuści dla wybranych sygnałów standardowe rozwiązanie Wykonawcy, w którym pojazd jest seryjnie (fabrycznie) wyposażony w moduł zapewniający połączenie autobusu z serwerami będącymi w dyspozycji Wykonawcy? Następnie dane przesyłane będą z serwerów, przez Internet i za pomocą udokumentowanego i zabezpieczonego interfejsu (API), do infrastruktury na zajezdni. Jednocześnie uprzejmie prosimy o określenie liczby lat, przez które udostępniane mają być sygnały (dane). Pozwoli to Wykonawcy lepiej oszacować koszty związane z przysyłaniem sygnałów i wsparciem, a tym samym złożyć korzystniejszą ofertę.

Uzasadnienie: Ww. sposób pozwala szybciej zauważyć problem z przysyłaniem danych, o którym mowa w punkcie 7.5.2., bo nie trzeba czekać na zjazd autobusu do zajezdni. Poza tym potencjalnie raporty mogą być tworzone również w ciągu dnia, a nie tylko w momencie zjazdu do zajezdni. Ponadto ww. rozwiązanie nie wpłynie w negatywny sposób na funkcjonalność systemu z punktu widzenia użytkownika.

Dostęp do internetowego interfejsu (API) dostarczonego przez Wykonawcę jest zabezpieczony przed nieautoryzowanymi osobami, udokumentowany, a karta SIM w omawianym module jest zapewniona i opłacona przez Wykonawcę. Na życzenie Zamawiającego może zostać mu przyznana kontrola nad dostępem do interfejsu (API), a także dokumentacja.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.5.:

7.5. Zebrane dane powinny być po zjeździe autobusu na zajezdnię bezprzewodowo i automatycznie za pośrednictwem sieci WiFi transmitowane do infrastruktury (dostarczonej przez Wykonawcę) na zajezdni przeznaczonej do archiwizowania i przetwarzania tych danych. W uzasadnionych wypadkach Zamawiający dopuszcza dostarczanie uzgodnionych danych za pośrednictwem serwerów Wykonawcy na serwery Zamawiającego z pominięciem sieci WiFi. W takim przypadku całkowity koszt transmisji danych za pośrednictwem sieci GSM ponosi Wykonawca. Zamawiający wymaga dostarczania danych przez minimum 20 lat.

44.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.

Czy Zamawiający dopuści, że niektóre dane z autobusu mogą być gromadzone na serwerach będących w dyspozycji Wykonawcy, po przesłaniu ich z pamięci wewnętrznej w pojeździe? Po udanym przesłaniu danych, dane usuwane są z pojazdu, ze względu na zbyt dużą liczbę informacji zawartych na poszczególnych magistralach CAN.

Za pomocą udokumentowanego interfejsu (API) informacje z serwerów Wykonawcy będą przekazywane przez Internet do używanych przez Zamawiającego systemów. Takie rozwiązanie, dzięki seryjnej zabudowie modułu transmitującego dane i wszechstronnemu interfejsowi (API), zapewnia (także w czasie rzeczywistym) szczegółowe i udokumentowane informacje na temat eksploatacji pojazdu.

Zaletami powyższego rozwiązania jest wspierany przez Wykonawcę dostęp do wielokrotnie wyższej liczby sygnałów niż przez tradycyjną szynę CAN lub standard FMS (np. szczegóły komponentów

wysokonapięciowych) oraz brak potrzeby stosowania pamięci przenośnej lub sieci Wi-Fi, ponieważ dane przekazywane będą przez sieć komórkową również poza terenem zajezdni.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.:

7.9. Dane dotyczące pracy urządzeń autobusu, których aktualne stany powinny być rejestrowane i zapamiętywane (gromadzone) w pamięci wewnętrznej, podczas pracy autobusu z aktualizacją co 60 sek. lub częściej jeśli uległy zmianie, lecz nie częściej niż co 1 sek, z odniesieniem do czasu aktualnego w formacie [gg:mm:ss]. W uzasadnionych wypadkach Zamawiający dopuszcza dostarczanie uzgodnionych danych wymienionych poniżej za pośrednictwem serwerów Wykonawcy na serwery Zamawiającego z pominięciem sieci WiFi. W takim przypadku całkowity koszt transmisji danych za pośrednictwem sieci GSM ponosi Wykonawca. Zamawiający wymaga dostarczania danych przez minimum 20 lat.

45.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.4 i 7.9.5

Wykonawca zwraca się z prośbą do Zamawiającego o doprecyzowanie, czy stan pracy klimatyzacji i stan pracy ogrzewania może zostać podany łącznie. W pojazdach Wykonawcy układ klimatyzacji i ogrzewania stanowi jeden moduł (tzw. HVAC) i jest on sterowany inteligentnie zgodnie z normą VDV236, dlatego jego stan lub zużycie energii może być podane łącznie. Jednocześnie pojazdy Wykonawcy pozwalają na odrębne zliczanie paliwa zużytego w ewentualnym dodatkowym agregacie grzewczym. Te informacje (sygnały), w opinii Wykonawcy, wystarczają do właściwej oceny zużycia energii elektrycznej w autobusie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.4 i 7.9.5:

7.9.4. stan pracy ogrzewania autobusu (włączenie/wyłączenie), w przypadku gdy układ klimatyzacji i ogrzewania stanowi jeden moduł Zamawiający dopuszcza tylko informację o włączeniu modułu;

7.9.5. stan pracy klimatyzacji autobusu (włączenie/wyłączenie), w przypadku gdy układ klimatyzacji i ogrzewania stanowi jeden moduł Zamawiający dopuszcza tylko informację o włączeniu modułu;

46.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.10

Czy Zamawiający dopuści, zamiast podania stanu naładowania poszczególnych magazynów energii, podanie wartości dla całego magazynu energii łącznie (SoC = StateOfCharge)?

Na potrzeby raportowania i analizy eksploatacji autobusów elektrycznych SoC jest, w opinii Wykonawcy, sygnałem wystarczającym i jednocześnie szeroko uznanym. Dodatkowo, autobusy Wykonawcy pozwalają na uzyskanie szeregu innych danych dotyczących komponentów wysokonapięciowych i zużycia energii (do uzgodnienia z Zamawiającym).

Analiza poszczególnych magazynów energii w autobusach Wykonawcy odbywa się w warunkach diagnozy warsztatowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.10:

7.9.10. stan naładowania całego magazynu energii w %;

47.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.11

Czy Zamawiający dopuści, zamiast podania napięcia poszczególnych magazynów energii, podanie wartości uśrednionej dla wszystkich magazynów, a także wartości minimalnej i maksymalnej w grupie magazynów energii?

W opinii Wykonawcy do raportowania i analizy eksploatacji autobusów elektrycznych napięcie poszczególnych magazynów energii nie jest potrzebne, ponieważ moduł Battery Management System zarządza magazynami energii w sposób zbiorczy, zintegrowany i automatyczny.

Analiza poszczególnych magazynów energii w autobusach Wykonawcy odbywa się w warunkach diagnozy warsztatowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.11.:

7.9.11. średnie napięcie wszystkich magazynów energii [V];

48.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.12

Czy Zamawiający dopuści, zamiast podania danych o prądzie pobieranym z poszczególnych magazynów energii, podanie danych o prądzie (lub mocy) pobieranym łącznie z całej grupy magazynów energii?

W opinii Wykonawcy do raportowania i analizy eksploatacji autobusów elektrycznych prąd poszczególnych magazynów energii nie jest potrzebny, ponieważ moduł Battery Management System zarządza magazynami energii w sposób zbiorczy, zintegrowany i automatyczny.

Ponadto podawanie i rejestrowanie pobieranej mocy w kW, zamiast prądu, pozwala na proste jej odniesienie do pojemności baterii trakcyjnych, podawanej w kWh, i uniezależnia to odniesienie od występujących ewentualnie wahań napięcia.

Analiza poszczególnych magazynów energii w autobusach Wykonawcy odbywa się w warunkach diagnozy warsztatowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.12.:

7.9.12. pobierany prąd z wszystkich magazynów energii [A];

49.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.13

Czy Zamawiający dopuści, zamiast podania temperatury poszczególnych magazynów energii, podanie wartości uśrednionej dla całego magazynu energii łącznie? W autobusach Wykonawcy, dzięki dostosowaniu modułu zarządzania bateriami (Battery Management System) oraz układu HVAC, zapewniona jest optymalna temperatura baterii w każdych warunkach. Wszelkie trudności z utrzymaniem odpowiedniej temperatury, spowodowane np. ewentualną usterką układu HVAC, będą raportowane jako kody błędów w sytuacji diagnozy warsztatowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.13.:

7.9.13. średnia temperatura dla wszystkich magazynów energii [°C];

50.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.16

Ze względu na występujące wahania napięcia zasilania w różnych stanach obciążenia silników trakcyjnych, najbardziej rzetelnym parametrem, pozwalającym na analizowanie zużycia energii, jest pobierana moc w kW.

Podawanie i rejestrowanie mocy pozwala na proste jej odniesienie do pojemności baterii trakcyjnych, podawanej w kWh.

Czy Zamawiający dopuści rejestrowanie mocy pobieranej przez silniki trakcyjne, zamiast pobieranego prądu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.16.:

7.9.16. moc pobierana przez napęd trakcyjny [kW];

51.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.17

Główną rolą rezystora hamowania jest „zagospodarowanie” nadwyżki energii generowanej w czasie np. rekuperacji przy naładowanych bateriach trakcyjnych.

Przepływy energii w naszym autobusie, wyposażonym w zintegrowany system ogrzewania i klimatyzacji z pompą ciepła, są procesem bardzo złożonym.

Prąd rezystora hamowania nie jest kluczowym parametrem i jego wartość nie daje pełnego obrazu pracy systemu zarządzania energią.

Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuści prezentowanie kompleksu innych wybranych parametrów, np. dot. falownika i przetwornic agregatów dodatkowych, ale bez podawania prądu rezystora hamowania?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usunął zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.9.17.

52.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 4.6.1

Kompleksowy odczyt danych diagnostycznych w autobusach Wykonawcy, m. in. diagnozowanie magazynów energii i odczyt liczników, odbywa się za pomocą uniwersalnego urządzenia diagnostycznego do całopojazdowej diagnostyki autobusów.

Odczyt danych na pulpicie lub komputerze PC może cechować się pewnymi ograniczeniami.

Czy Zamawiający dopuści nasz kompleksowy odczyt danych przy użyciu urządzenia diagnostycznego dla całopojazdowej diagnostyki pojazdów?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 4.6.1.:

4.6.1. W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci nieulotnej energii włączanej i wyłączanej z każdego magazynu energii, Zamawiający dopuszcza zliczanie oraz rejestrowanie energii przez system telemetryczny Wykonawcy który, to zapewni Zamawiającemu na bieżąco w ramach otrzymanego wynagrodzenia przez okres minimum 20 lat dostęp do zebranych informacji dotyczących wyeksploatowania magazynów energii. Ze względu na możliwość zmiany miejsca eksploatacji dowolnego magazynu energii, zliczone ilości energii powinny być zapisywane w pamięci nieulotnej fizycznie znajdującej się w magazynie energii. Zamawiający musi mieć pełen dostęp do stanu liczników w pojeździe (odczyt na pulpicie) lub za pomocą komputera PC z przeglądarką internetową, lub za pomocą uniwersalnego urządzenia diagnostycznego dla całopojazdowej diagnostyki dostarczonego przez Wykonawcę bez dodatkowych kosztów za dostęp do stanu liczników w poszczególnych magazynach, oraz dodatkowo z wykorzystaniem systemu rejestracji danych jako wpis np. do pliku CSV. Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu.

53.) Dot. Załącznik nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 10.10.

Czy w celu złożenia przez Wykonawcę oferty korzystniejszej cenowo, Zamawiający dopuści jako równoważne rozwiązanie, w którym informacje z fabrycznych czujników w oponach przesyłane są z pojazdu za pomocą zabudowanego seryjnie (fabrycznie) stabilnego modułu łączącego autobus (przez sieć komórkową) z serwerami będącymi w dyspozycji Wykonawcy, skąd dane będą przesyłane do infrastruktury zajezdniowej (do systemu opisanego w rozdz. II pkt. 7)?

Funkcjonalność bieżącej kontroli w kabinie kierowcy pozostanie identyczna (prezentowana estetycznie na głównym wyświetlaczu na pulpicie kierowcy wraz z natychmiastowo widocznym alertem przy wartościach krytycznych), a w obsłudze flotowej dodatkową zaletą jest, że opony będą mogły być diagnozowane zdalnie i w sposób ciągły przez Internet, a nie tylko w momencie zjazdu do zajezdni.

W warunkach warsztatowych diagnoza odbywa się za pomocą uniwersalnego urządzenia diagnostycznego do całopojazdowej diagnostyki autobusów, które zamierza zaoferować Wykonawca, co ułatwia (przyspiesza) diagnostykę serwisową autobusu, tj. wszystkich jego podzespołów łącznie z ogumieniem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmiany zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 10.10:

10.10. W autobusach zamontowany musi być system bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury w oponach (każdego koła indywidualnie) oraz prezentację tych parametrów na wyświetlaczu w kabinie kierowcy, a także informowanie o przekroczeniu progów bezpieczeństwa. System powinien posiadać czujnik/czujniki ciśnienia i temperatury z możliwością ich przekładania w przypadku wymiany opon (czujniki muszą być również zamontowane w dostarczonych kołach zapasowych). Ponadto, autobusy muszą mieć możliwość łatwej obsługi, diagnozy i konfiguracji systemu poprzez dostarczony wraz z pojazdami jeden komplet narzędzi, testera i oprogramowania, w tym do obsługi zewnętrznej opon jako pojazdów flotowych. Obsługa flotowa ma polegać na indywidualnej diagnostyce pracy opon w każdym autobusie (co najmniej ciśnienia i temperatury), oraz raportowaniu tego stanu po zjeździe na zajezdnię poprzez sieć Wi-Fi (z wykorzystaniem systemu opisanego w rozdz. II pkt.7 lub innego systemu dostarczonego przez Wykonawcę) za pomocą programu umożliwiającego odczyt zarejestrowanych parametrów. Autobusy mają być wyposażone w łatwo dostępne złącze diagnostyczne, a dostęp do złącz powinien być zagwarantowany bez konieczności demontażu elementów pojazdu.

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym informacje z fabrycznych czujników w oponach przesyłane są z pojazdu za pomocą zabudowanego fabrycznie modułu łączącego autobus (przez sieć komórkową) z serwerami będącymi w dyspozycji Wykonawcy, skąd dane będą przesyłane do infrastruktury zajezdniowej. Bieżąca kontrola w kabinie kierowcy prezentowana będzie na głównym wyświetlaczu pulpitu kierowcy wraz z natychmiastowo widocznym alertem przy wartościach krytycznych. W obsłudze flotowej opony będą diagnozowane zdalnie w sposób ciągły. W warunkach warsztatowych diagnoza odbywać się będzie za pomocą uniwersalnego urządzenia diagnostycznego do całopojazdowej diagnostyki autobusów. W takim przypadku Zamawiający nie wymaga dostarczenia specjalnego oprogramowania do obsługi systemu bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury w oponach.

54.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 4.3.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o modyfikację zapisu i dopuszczenie możliwości ładowania autobusu z mocą ciągłą maksymalną do 300 kW.

System magazynowania energii przewidziany przez Wykonawcę został dobrany w sposób optymalny i zapewnia obsługę linii. System zarządzania bateriami automatycznie dobiera moc ładowania w celu zadbania o prawidłowe warunki eksploatacji baterii w celu zabezpieczenia jak najdłuższej żywotności.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał zmian w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 4.3 oraz w załącznikach nr 11 i nr 12 do SIWZ Pkt. 10:

4.3. Możliwość ładowania z mocą ciągłą maksymalną do minimum 200 kW do chwili wystąpienia objawów naładowania.

55.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 4.8.

Zamawiający w powyższych punktach wymaga rozwiązania w postaci dowolnej zamiany magazynów energii miejscami w jednym autobusie oraz pomiędzy różnymi autobusami z tej samej dostawy.

Wykonawca pragnie doprecyzować, iż ww. wymóg dotyczy sytuacji poza okresem udzielonej gwarancji na magazyn energii elektrycznej?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonał uzupełnienia zapisów w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 4.8.:

4.8. Zabudowa urządzeń do magazynowania energii powinna umożliwiać ich wymianę w warunkach warsztatowych przez zamawiającego. Wymaga się umożliwienia Zamawiającemu, bez udziału Wykonawcy, dowolnej zamiany magazynów energii miejscami w jednym autobusie oraz pomiędzy różnymi autobusami z tej samej dostawy. Po okresie gwarancji na magazyny energii.

56.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 6.5, Pkt 22, 23 oraz 24.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o możliwość zaoferowania pojazdu, wyposażonego w innowacyjny i wysoce wydajny system ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, który pracuje w pełnym trybie automatycznym i dostosowuje temperaturę wewnętrzną w przedziale pasażerskim w zależności od temperatury zewnętrznej w oparciu o logikę sterowania zgodną z normą VDV 236, w której komfort w przestrzeni pasażerskiej utrzymywany jest według zadanego przebiegu krzywej ekonomicznej dobieranych temperatur.

W odniesieniu do systemu prekondycjonowania, autobus będzie dobierał odpowiednią temperaturę w przestrzeni pasażerskiej w sposób automatyczny. Logika sterowania za normą VDV 236 zyskuje coraz większe uznanie i jest implementowana w specyfikacjach do przetargów na autobusy elektryczne, ogłoszonych w całej Europie, a w Polsce m.in. przez takie miasta jak Warszawa, Kraków, Lublin.

Funkcjonalność systemu została opracowana w taki sposób, żeby jak najefektywniej wykorzystywać energię zgromadzoną w bateriach trakcyjnych do ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej, udostępniając tym samym więcej energii na potrzeby trybu jazdy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w punktach: 6.5, 22.3 oraz 24.1 załączników nr 9 i 10 do SIWZ.

6.5. Programowanie automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii powinno obejmować co najmniej godzinę uruchomienia i temperaturę do jakiej powinno zostać nagrzane wnętrze autobusu. Zamawiający dopuszcza nagrzanie wnętrza autobusu w sposób automatyczny w zależności od temperatury zewnętrznej zgodnie z normą VDV 236 lub równoważną.

22.3. Klimatyzacja w przestrzeni pasażerskiej musi pracować w trybie automatyczny bez możliwości ingerencji przez kierowcę. Kierowca jedynie musi mieć możliwość włączenia i wyłączenia. Temperatura w przestrzeni pasażerskiej powinna być zależna od temperatury zewnętrznej zgodnie z normą VDV 236 lub równoważną. Zamawiający dopuszcza działanie klimatyzacji inne niż przewiduje norma VDV 236, w takim wypadku temperatura w przestrzeni pasażerskiej powinna być utrzymywana w sposób automatyczny wg zasad opisanych w punkcie 22.4. Zmiany parametrów muszą być możliwe jedynie w trybie serwisowym p.pkt. 22.8.

24.1. Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej musi pozwolić na utrzymanie we wnętrzu autobusu temperatury w zależności od temperatury zewnętrznej zgodnie z normą VDV 236 lub równoważną. Zamawiający dopuszcza działanie ogrzewania inne niż przewiduje norma VDV 236, w takim wypadku temperatura w przestrzeni pasażerskiej powinna być utrzymywana w sposób automatyczny wg zasad opisanych w punktach 24.1.1 i 24.1.2.

Zamawiający doprecyzował zapisy w punkcie 23.4 załączników nr 9 i 10 do SIWZ oraz w punkcie 34 załączników nr 11 i 12 do SIWZ.

23.4. Zamawiający dopuszcza rozwiązania kompaktowe łączące dachowe wywietrzniki, mechaniczne wentylatory z urządzeniami klimatyzacyjnymi realizujące funkcje wentylacji, klimatyzacji i ogrzewania w sposób automatyczny w zależności od temperatury zewnętrznej zgodnie z normą VDV 236 lub równoważną.

57.) Dot. Załącznik nr 9 do SIWZ, Pkt. 22.

Zwracamy się z prośbą o modyfikację zapisu i umożliwienie zastosowania układu klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej o wydajności chłodzenia minimum 23 kW.

W wyniku wielomiesięcznych testów w zróżnicowanych warunkach klimatycznych, zdaniem Wykonawcy moc agregatu jest dobrana w sposób optymalny, zarazem cały system sterowany jest zaawansowaną logiką, której funkcjonalność opisano w pytaniu nr. 3.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienić zapisy w załączniku nr 9 do SIWZ, Pkt. 22.1.:

22.1. Autobus musi posiadać klimatyzację całego wnętrza sterowaną z miejsca kierowcy o wydajności chłodzenia minimum 23 kW.

58.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 11.3.

W zakresie wymogu funkcjonalności unoszenia całego nadwozia ponad normalny poziom oraz automatycznego obniżenia do poziomu normalnej eksploatacji, zwracamy się z prośbą o dopuszczenie rozwiązania w którym powrót do poziomu jazdy będzie następował po przekroczeniu prędkości 15-20 km/h.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienić zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 11.3:

11.3. Z możliwością unoszenia całego nadwozia ponad normalny poziom.

59.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 14.17.

Czy Zamawiający uzna za równoważne rozwiązanie, w którym ręczne odłączenie zasilania będzie obejmowało biegun dodatni a nie masę?

Rozwiązanie to spełnia funkcjonalnie wymóg Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienić zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 14.17.:

14.17. Ręczny wyłącznik zasilania przy akumulatorach 24V.

60.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 15.22.

Czy Zamawiający uzna wyposażenie wszystkich słupków pionowych w diody LED, świeące na bursztynowo - na linii wzorku?

Diody rozmieszczone są na słupkach na całej długości autobusu, jest to rozwiązanie lepsze i nowocześniejsze, a jednocześnie zapewniające lepszą widoczność słupków pionowych osobom starszym oraz słabo widzącym?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

61.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 15.26.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o doprecyzowanie, czy w zakresie dostosowania pojazdu do montażu biletomatu rozumie się przewidzenie miejsca pod zabudowę, czy dostawę dedykowanego stelaża oraz okablowania?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 15.26:

15.26. Dostosowany do montażu biletomatu poprzez wskazanie miejsca podłączenia zasilania w instalacji elektrycznej 24V i umiejscowienia w przestrzeni pasażerskiej.

62.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 19.26.

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym wielkość wyświetlacza będzie wynosić 5 cali, jednocześnie wyświetlacz spełnia pozostałe wymagania Zamawiającego?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załącznikach nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 19.26 oraz w załącznikach nr 11 i nr 12 do SIWZ, Pkt. 32:

19.26. Deska rozdzielcza w kabinie kierowcy ergonomiczna i przejrzysta, wyposażona w drogomierz i prędkościomierz, posiadająca zestaw wskaźników umiejscowiony pośrodku deski rozdzielczej kierowcy z umieszczonym centralnie wyświetlaczem LCD min. 5" (przekazującym kierowcy na wyświetlaczu LCD informacje o aktualnym stanie pojazdu oraz sygnalizacją awarii). Na wyświetlaczu muszą być wyświetlane wyłącznie informacje istotne dla kierowcy w danym momencie podczas jazdy, inne które powodowałyby jego dekoncentrację muszą być wygaszone.

63.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 26.

Czy Zamawiający zaakceptuje autobus, wyposażony w układ centralnego smarowania renomowanego światowego producenta, specjalnie opracowany do naszych autobusów, stosowany w ponad kilkudziesięciu tysiącach wyprodukowanych autobusów z pompą o stałym (nieprogresywnym) minimum 70 bar znamionowym ciśnieniu roboczym i postępowym rozdzielaczem smaru?

Układ jest wyposażony w sygnalizację o awarii systemu oraz o rezerwie smaru w zasobniku na pulpicie kierowcy oraz jest w pełni diagnozowalny za pomocą urządzenia diagnostycznego dostarczonego przez Wykonawcę. Wykonawca nie posiada osobnego programu do obsługi tego systemu, ale zapewnia pełną możliwość diagnozowania układu za pomocą uniwersalnego urządzenia diagnostycznego do całopojazdowej diagnostyki autobusów, które zamierza dostarczyć.

Zastosowane przez nas rozwiązanie zapewnia lepsze smarowanie wszystkich punktów wymaganych przez Zamawiającego oraz dopasowuje ilość smaru i częstotliwość smarowania odpowiednio do jej potrzeby. Proponowany układ centralnego smarowania został wybrany do seryjnego stosowania w naszych autobusach po wielu testach i badaniach podobnych układów innych producentów, jako najbardziej wydajny i najlepiej dostosowany.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w punktach 26.3 i 26.4 załączników nr 9 i 10 do SIWZ.

26.3. Wyposażony w system autodiagnozy wskazujący na pulpicie kierowcy minimum awarię systemu i rezerwę smaru w zasobniku.

26.4. Sterownik pracy systemu smarowania z możliwością odczytu po podłączeniu z programu diagnostycznego.

64.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 29.4.

Czy Zamawiający dopuści sprawdzone od lat i z powodzeniem stosowane rozwiązanie, łatwe do utrzymania czystości w autobusie polegające na zastosowaniu zaawansowanej techniki zgrzewania płaszczyzn poziomych i pionowych wykładziny podłogowej, bez konieczności wywijania jej na ściany boczne pojazdu również w narożnikach, a dodatkowo zabezpieczone listwą ochronną? Uzasadnienie: Rozwiązanie to, jest niezawodne technicznie, zabezpiecza przed pęknięciami wykładziny w narożach i w strefie krawędzi ścian podczas codziennej i wieloletniej eksploatacji autobusu, chroni przed kosztownymi oraz czasochłonnymi naprawami, polegającymi na wymianie dużych powierzchni wykładziny podłogowej w późniejszym czasie eksploatacji autobusów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 29.4:

29.4. Pokryta wykładziną antypoślizgową zgrzewaną na łączeniach w kolorze szarym, szczelna, przystosowana do mycia i płukania.

65.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 30.5.

Czy Zamawiający uzna rozwiązanie, w którym poszycie zewnętrzne jest wklejane do nadwozia a czynności polegające na jego wymianie oparte są na prostych działaniach warsztatowych przy niskich kosztach oraz pracochłonności?

Kształt poszycia zewnętrznego jest specjalnie zaprojektowany aby maksymalnie uprościć wszelkie prace związane w tym zakresie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający opisane rozwiązanie uznaje jako mocowanie łatwodemontowalne spełniające jego wymagania.
Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

66.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 31.2.

Wykonawca prosi o doprecyzowanie, czy w kontekście zabezpieczenia lakieru przed ścieraniem przy myciu pojazdów na myjniach wieloszczotkowych Zamawiający wymaga pokrycia ostatniej warstwy powłoki lakierniczej bezbarwnym lakierem?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż wymaga wykonania powłoki lakierniczej lakierami akrylowymi wieloskładnikowymi z utwardzoną powierzchnią o podwyższonej odporności na ścieranie. Zamawiający akceptuje zaproponowane rozwiązanie pokrycia ostatniej warstwy powłoki lakierniczej bezbarwnym lakierem jednak nie jest to wymóg bezwzględny.
Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

67.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 39.4.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym czujniki cofania obejmujące obszar za autobusem, uruchamiane są po włączeniu biegu wstecznego oraz ostrzegają kierowcę o odległości do przeszkody poprzez wizualne wskazanie w kabinie kierowcy za pomocą odpowiednich kontroltek odległości (od zielonej do czerwonej), a w sytuacji granicznej również dźwiękiem ostrzegawczym ciągłym, gdzie również możliwość wyłączenia czujników cofania sygnalizowana będzie bezpośrednio na przycisku do tego służącym kontrolką w kolorze czerwonym w sposób ciągły, aż do ponownego uruchomienia tego systemu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 39.4.3 i 39.4.5:

39.4.3. ostrzegające kierowcę w sposób wizualny lub/i akustyczny;

39.4.5. wyłączenie czujników cofania musi być sygnalizowane kierowcy.

68.) Dot. Załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ

Wykonawca pragnie doprecyzować, czy w kwestii bezpieczeństwa Zamawiający wymaga również z uwagi na ustawodawstwo europejskie, zastosowania akustycznego systemu ostrzegania o pojazdach (AVAS – Acoustic Vehicle Alerting System)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie takiego rozwiązania.

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

69.) Dot. Załącznik nr 9 do Umowy

Prosimy o dopuszczenie przez Zamawiającego możliwości indywidualnych uzgodnień dotyczących miejsca i formy wykonywania prac (bez ponoszenia przez Zamawiającego dodatkowych kosztów) w wyjątkowych przypadkach wymagających zastosowania specjalnej technologii lub oprzyrządowania (w szczególności może to dotyczyć komponentów HV).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienić zapisy w załącznikach nr 9 do umów PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II w §8, ust.2:

2. WYKONAWCA oświadcza, że w jego imieniu obowiązki wynikające z gwarancji przedmiotu umowy wskazanego w §1, szczegółowo opisanej w załączniku numer 4 do umowy wykonuje serwis (nazwa serwisu) w [nazwa (jeżeli dotyczy), dokładny adres], zwany także w dalszej treści „serwisem WYKONAWCY”. Na wniosek Wykonawcy Zamawiający dopuszcza wykonanie naprawy przez inny serwis Wykonawcy niż ten wskazany w zdaniu poprzednim.

70.) Dot. Załącznika nr 7 i Załącznika nr 8 do SIWZ – Wzór umowy, § 10 ust. 6 i ust. 8

W związku z faktem, iż wskazana przez Zamawiającego w § 10 ust. 8 kara umowna nawet w przypadku ziszczenia się przesłanek wskazanych w § 10 ust. 6 w stosunku do jednego tylko autobusu liczona miałyby być od całości wynagrodzenia wykonawcy, wnioskujemy o jej obniżenie do poziomu 0,005 % (słownie: pięć tysięcznych procenta) wartości netto wynagrodzenia należnego WYKONAWCY z tytułu realizacji przedmiotu umowy wskazanego w §8 ust.1 niniejszej umowy za każdy dzień zwłoki.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający z treści zadanego pytania wywnioskował iż dotyczy ono załączników nr 7 i 8 do SIWZ – wzór umowy, § 7 ust. 6 i ust. 8 a nie jak wskazał Wykonawca § 10 ust. 6 i ust. 8.

Zamawiający zmienić zapisy w załącznikach nr 7 i 8 do SIWZ – wzór umowy, § 7 ust. 8

8. Dodatkowo, jeżeli WYKONAWCA nie dotrzyma terminów wskazanych w ust.6 zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU karę umowną w wysokości 1500 zł (słownie: tysiąc pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki za każdy autobus.

Pytania z dnia 13.11.2020r część 1

71.) W zapisach wymagań dot. Cyfrowego Monitoringu Wizyjnego w pojazdach (w załączniku nr 9 i nr 10, pkt. 38 do SIWZ - Bezpieczeństwo - Autobus może być wyposażony w systemy poprawiające bezpieczeństwo jazdy, Zamawiający określił w ppkt. 38.2 - Asystenta kontroli prawej strony sygnalizującego optycznie możliwość kolizji z obiektami ruchomymi i nieruchomymi znajdującymi się w polu skrętu pojazdu (w strefie ryzyka kolizji) oraz przy zmianie pasa ruchu.

Prosimy/ wnioskujemy o zmianę treści ppkt. 38.2 na obowiązujący: Asystenta kontroli prawej strony sygnalizującego optycznie i akustycznie możliwość kolizji z obiektami ruchomymi, znajdującymi się w polu skrętu pojazdu (w strefie ryzyka kolizji) oraz przy zmianie pasa ruchu.

Pragniemy zaznaczyć, że istotą tego systemu poprawiającego bezpieczeństwo jest skuteczne sygnalizowanie i ostrzeganie, pozwalające na uniknięcie zderzenia z niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego (pieszymi i rowerzystami), a także uniknięcie zderzenia z innymi pojazdami, np. przy zmianie pasa ruchu. Czujniki powinny sygnalizować znajdowanie się z prawego boku autobusu ruchomych obiektów: pojazdu, pieszego lub rowerzysty, podczas gdy obiekty nieruchome (elementy stałej infrastruktury przy drodze, jak znaki drogowe, zaparkowane samochody, słupy itp.) nie stanowią zagrożenia. Rozszerzenie sygnalizacji na obiekty nieruchome nie wnosi nic w odniesieniu do bezpieczeństwa autobusu, natomiast dodatkowo spowoduje właściwie ciągłe sygnalizowanie niebezpieczeństwa, a przez to zmniejszy percepcję prawidłowego odbioru przez kierowcę rzeczywistego zagrożenia w postaci potencjalnej kolizji z obiektami ruchomymi.

Tak zostało to określone przez ustawodawcę w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego PE-CONS 82/19 z dn. 18 października 2019r. w Dział II Obowiązki producentów,

W Artykule 9. Wymogi szczegółowe dotyczące autobusów i samochodów ciężarowych

3. Pojazdy kategorii M2, M3, N2 i N3 muszą być wyposażone w zaawansowane systemy, które są zdolne do wykrywania pieszych i rowerzystów znajdujących się w ich pobliżu z przodu lub obok pojazdu oraz przekazujące ostrzeżenia lub umożliwiające uniknięcie zderzenia z tymi niechronionymi uczestnikami ruchu drogowego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 38.2.:

38.2. Asystenta kontroli prawej strony sygnalizującego optycznie lub/i akustycznie możliwość kolizji z obiektami ruchomymi i/lub nieruchomymi znajdującymi się w polu skrętu pojazdu (w strefie ryzyka kolizji) oraz przy zmianie pasa ruchu.

Pytania z dnia 13.11.2020r część 2

Pytania dotyczące załącznika nr 9

72.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 4.6.1 : „W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci nieulotnej energii włączanej i wyłączanej z każdego magazynu energii. Ze względu na możliwość zmiany miejsca eksploatacji dowolnego magazynu energii, zliczone ilości energii powinny być zapisywane w pamięci nieulotnej fizycznie znajdującej się w magazynie energii. Zamawiający musi mieć pełen dostęp do stanu liczników w pojeździe (odczyt na pulpicie) lub/i za pomocą komputera PC z przeglądarką internetową bez dodatkowych kosztów za dostęp do stanu liczników w poszczególnych magazynach, oraz dodatkowo z wykorzystaniem systemu rejestracji danych jako wpis np. do pliku CSV. Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu.”

Pytania:

- a) Czy dane dotyczące magazynów energii mają być przypisane do numeru bocznego, do numeru VIN czy do numeru rejestracyjnego danego pojazdu?
- b) Kto dostarcza karty SIM do transmisji danych dotyczących stanu liczników, kto pokrywa koszty transmisji tych danych i przez jaki okres?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia:

- a) W tym zakresie Zamawiający nie stawia szczególnych wymagań z punktu widzenia Zamawiającego sposób przypisania danych może zostać ustalony w trybie roboczym po podpisaniu umowy.
- b) Zamawiający nie wymaga transmisji danych w czasie rzeczywistym a jedynie po zjeździe na zajezdni do czego karty SIM nie są potrzebne. Zamawiający dopuszcza wykorzystania przez Wykonawcę sieci GSM do transmisji danych z autobusu na serwery zajezdni jednak w takim przypadku Wykonawca musi uwzględnić koszt utrzymania kart SIM w ramach wynagrodzenia jakie otrzyma za dostarczone autobusy przez okres minimum 20 lat.

73.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 6.8 : „Wraz z autobusami Wykonawca dostarczy oprogramowanie (wraz z nieograniczoną czasowo licencją na jego użytkowanie i aktualizacje) i zainstaluje na zajezdni zamawiającego niezbędną infrastrukturę sprzętową z dwoma stanowiskami operatorskimi (w miejscu wskazanym przez zamawiającego) do zdalnego programowania prekondycjonowania autobusów”.

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, jakie urządzenia IT (w miejscu wskazanym przez Zamawiającego) mają wchodzić w skład 2. wspomnianych stanowisk operatorskich? Czy konieczna jest np. UPS, drukarka, switch, modem UMTS etc?
- b) Kto dostarcza karty SIM do transmisji danych w ramach systemu prekondycjonowania autobusów, kto pokrywa koszty transmisji tych danych i przez jaki okres?

- c) Jeśli usługę miałby zabezpieczyć Wykonawca, to czy usługa pakietowej transmisji danych na potrzeby systemu prekondycjonowania ma funkcjonować w publicznym czy prywatnym APN wybranego operatora GSM?
- d) Czy będzie to jedna lokalizacja, czy 2 lokalizacje dla wspomnianych stanowisk operatorskich dla części I (Części II) zamówienia?
- e) Czy w lokalizacji docelowej stanowisk (w miejscu wskazanym przez Zamawiającego) będzie dostępny Internet i o jakich parametrach (wymagana jest komunikacja on-line z pojazdami z wykorzystaniem publicznego APN wybranego operatora GSM)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia:

- a) W zakresie dostawy Wykonawcy jest dostarczenie niezbędnych urządzeń do prawidłowego funkcjonowania infrastruktury sprzętowej i programowej do zarządzania prekondycjonowaniem autobusów. W ocenie Zamawiającego stanowisko operatorskie powinno składać się z laptopa lub kompletnego zestawu komputerowego wraz z UPSem (poprzez kompletny zestaw komputerowy Zamawiający rozumie komputer stacjonarny, monitor, klawiaturę, mysz, zestaw kabli).
- b) W ocenie Zamawiającego prekondycjonowanie autobusów nie musi opierać się o sieć GSM. Zamawiający dopuszcza wykorzystania przez Wykonawcę sieci GSM do zarządzania prekondycjonowaniem autobusów, w takim przypadku Wykonawca musi uwzględnić koszt utrzymania kart SIM w ramach wynagrodzenia jakie otrzyma za dostarczone autobusy przez okres minimum 20 lat.
- c) Zamawiający w zakresie tego pytania nie wskazuje szczegółowego rozwiązania. Zamawiający akceptuje oba proponowane rozwiązania.
- d) Mają to być dwie lokalizacje na terenie zajezdni zamawiającego o takiej samej funkcjonalności. W przypadku uzyskania przez Wykonawcę zamówienia na część I i część II Zamawiający oczekuje również dwóch lokalizacji które będą obsługiwały autobusy dostarczone w ramach części I i części II.
- e) W obu docelowych lokalizacjach jest dostępna sieć internetowa o parametrach 600/60 Mb/s.

74.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 6.10 : „Zamawiający dopuszcza wykorzystanie przez Wykonawcę infrastruktury sprzętowej systemu informacji pasażerskiej lub systemu telemetrycznego do nadzorowania pracy ładowarek (objęty dostawą w innym postępowaniu) jeżeli Wykonawca we własnym zakresie uzyska dostęp od dostawców wymienionych systemów do ich infrastruktury sprzętowej”.

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, jakie urządzenia i infrastruktura IT systemu informacji pasażerskiej (w miejscu wskazanym przez Zamawiającego) mają wchodzić w skład 2. wspomnianych stanowisk operatorskich? Czy konieczna jest np. UPS, drukarka, switch, modem UMTS etc?
- b) Czy może być to jedna lokalizacja, czy 2 lokalizacje dla wspomnianych stanowisk operatorskich z dostaw w ramach systemu informacji pasażerskiej dla części I (Części II) zamówienia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia:

W załączniku numer 9 i 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 6.10 należy traktować jako informację dla Wykonawcy autobusów że „Zamawiający zgadza się na wykorzystanie przez Wykonawcę autobusów infrastruktury sprzętowej systemu informacji pasażerskiej lub systemu telemetrycznego do nadzorowania pracy ładowarek (objęty dostawą w innym postępowaniu) jeżeli Wykonawca we własnym zakresie uzyska dostęp od dostawców wymienionych systemów do ich infrastruktury sprzętowej” w celu uproszczenia Wykonawcy realizacji zadania związanego z systemem prekondycjonowania autobusów.

- a) W zakresie dostawy Wykonawcy jest dostarczenie niezbędnych urządzeń do prawidłowego funkcjonowania infrastruktury sprzętowej i programowej do zarządzania prekondycjonowaniem autobusów. W ocenie Zamawiającego stanowisko operatorskie powinno składać się z laptopa lub kompletnego zestawu komputerowego wraz z UPSem (poprzez kompletny zestaw komputerowy Zamawiający rozumie komputer stacjonarny, monitor, klawiaturę, mysz, zestaw kabli).

- b) Mają to być dwie lokalizacje na terenie zajezdni zamawiającego o takiej samej funkcjonalności. W przypadku uzyskania przez Wykonawcę zamówienia na część I i część II Zamawiający oczekują również dwóch lokalizacji które będą obsługiwały autobusy dostarczone w ramach części I i części II.

75.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.4 : „Autobusy muszą zostać wyposażone w urządzenie lub urządzenia do rejestrowania i gromadzenia na bieżąco parametrów pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów a następnie przekazywania ich do infrastruktury (dostarczonej przez Wykonawcę) na zajezdni przeznaczonej do archiwizowania i przetwarzania tych danych”.

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, jakie urządzenia i infrastruktura IT systemu informacji pasażerskiej, do rejestrowania i gromadzenia na bieżąco parametrów pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów i dla ilu stanowisk obsługi mają być dostarczone w ramach dostawy autobusów?
- b) Ilu licencji dostępowych do oprogramowania dostarczonego wraz z autobusami systemu informacji pasażerskiej i zliczania pasażerów wymaga Zamawiający?
- c) Jaki jest wymagany okres wsparcia dla oprogramowania (systemowego, bazodanowego, aplikacyjnego) w zakresie aktualizacji?
- d) Kto dostarcza karty SIM do transmisji danych w ramach systemu informacji pasażerskiej i zliczania pasażerów, kto pokrywa koszty transmisji tych danych i przez jaki okres?
- e) Jeśli usługę miałby zabezpieczyć Wykonawca, to czy usługa pakietowej transmisji danych na potrzeby systemu informacji pasażerskiej i zliczania pasażerów ma funkcjonować w publicznym czy prywatnym APN wybranego operatora GSM?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia

- a) W zakresie dostawy Wykonawcy jest dostarczenie niezbędnych urządzeń do prawidłowego funkcjonowania infrastruktury sprzętowej IT i programowej do zarządzania systemem monitorowania pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów. Opracowanie rozwiązania należy do Wykonawcy jakie urządzenia musi dostarczyć. Ilość wymaganych stanowisk jest wskazana w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ wzór umowy cz I i cz II § 1, ust. 2, lit. d) tiret 6. Odpowiedź pkt b) poniżej.
- b) Odpowiedź, Załącznik nr 7 i nr 8 do SIWZ wzór umowy cz I i cz II § 1, ust. 2, lit. d) tiret 6 „ - programu do gromadzenia i przetwarzania parametrów pracy poszczególnych urządzeń autobusów i zliczania pasażerów wraz z licencją na jego użytkowanie na 2 (słownie: dwóch) stanowiskach oraz jego aktualizację, w ramach wynagrodzenia określonego w § 8 ust. 1 Umowy, na zasadach określonych w §12 umowy. Aktualizacja będzie w okresie 15 (słownie: piętnastu) lat od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy;”.
- c) Patrz odpowiedź pkt. b) powyżej.
- d) W ocenie Zamawiającego systemem monitorowania pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów nie musi opierać się o sieć GSM. Zamawiający dopuszcza wykorzystania przez Wykonawcę sieci GSM do zarządzania systemem monitorowania pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów autobusów, w takim przypadku Wykonawca musi uwzględnić koszt utrzymania kart SIM w ramach wynagrodzenia jakie otrzyma za dostarczone autobusy przez okres minimum 20 lat.
- e) Zamawiający w zakresie tego pytania nie wskazuje szczegółowego rozwiązania. Zamawiający akceptuje oba proponowane rozwiązania.

76.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.5 : „Zebrane dane powinny być po zjeździe autobusu na zajezdnię bezprzewodowo i automatycznie za pośrednictwem sieci WiFi transmitowane do infrastruktury (dostarczonej przez Wykonawcę) na zajezdni przeznaczonej do archiwizowania i przetwarzania tych danych”.

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, standardu dla sieci WiFi, tak od strony urządzeń pojazdowych jak i infrastruktury AP WiFi w zajezdni?

- b) Ile punktów AP WiFi jest wymaganych do dostarczenia dla Części I zamówienia?

Odpowiedź Zamawiającego:

- a) Standard dla sieci WiFi 802.11
b) Wykonawca musi samodzielnie określić wymaganą ilość AP WiFi w celu zapewnienia dobrej łączności WiFi z autobusami na terenie całej zajezdni.

77.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.7 : „Zamawiający powinien mieć pełen dostęp do wygenerowanych przez system plików poprzez dostarczone przez Wykonawcę oprogramowanie i infrastrukturę sprzętową”.

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, jakie urządzenia i infrastruktura IT systemu informacji pasażerskiej i dla ilu stanowisk obsługi mają być dostarczone w ramach dostawy autobusów? Dotyczy liczby serwerów (bazodanowy, aplikacyjny, ew. do kopii zapasowej/archiwizacji danych etc.).
b) Ilu licencji dostępowych do oprogramowania dostarczonego wraz z autobusami systemu informacji pasażerskiej i zliczania pasażerów wymaga Zamawiający?
c) Czy jakieś dodatkowe oprogramowanie (biurowe, antywirusowe) ma być przedmiotem dostawy, ile licencji i z jakim wsparciem w zakresie aktualizacji?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż w załączniku numer 9 i nr 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.7 nie dotyczy systemu informacji pasażerskiej (jak sformułował w pytaniu a) i b) Wykonawca), dotyczy natomiast systemem monitorowania pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów.

- a) W zakresie dostawy Wykonawcy jest dostarczenie niezbędnych urządzeń do prawidłowego funkcjonowania infrastruktury sprzętowej IT i programowej do zarządzania systemem monitorowania pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów. Opracowanie rozwiązania należy do Wykonawcy jakie urządzenia musi dostarczyć. Ilość wymaganych stanowisk jest wskazana w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ wzór umowy cz I i cz II § 1, ust. 2, lit. d) tiret 6. Odpowiedź pkt b) poniżej.
b) Odpowiedź, Załącznik nr 7 i nr 8 do SIWZ wzór umowy cz I i cz II § 1, ust. 2, lit. d) tiret 6 „ - programu do gromadzenia i przetwarzania parametrów pracy poszczególnych urządzeń autobusów i zliczania pasażerów wraz z licencją na jego użytkowanie na 2 (słownie: dwóch) stanowiskach oraz jego aktualizację, w ramach wynagrodzenia określonego w § 8 ust. 1 Umowy, na zasadach określonych w §12 umowy. Aktualizacja będzie w okresie 15 (słownie: piętnastu) lat od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy;”.
c) Zamawiający nie wymaga dodatkowego oprogramowania.

78.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.9: „Dane dotyczące pracy urządzeń autobusu, których aktualne stany powinny być rejestrowane i zapamiętywane (gromadzone) w pamięci wewnętrznej, podczas pracy autobusu z aktualizacją co 60 sek. lub częściej jeśli uległy zmianie, lecz nie częściej niż co 1 sek, z odniesieniem do czasu aktualnego w formacie [gg:mm:ss]”.

Pytanie:

Przez jaki maksymalny okres czasu dostarczone zasoby dyskowe IT serwera/serwerów mają zabezpieczać gromadzenia danych z dostarczanych autobusów w odnośnych podsystemach (liczniki energii baterii, system prekondycjonowania, system informacji pasażerskiej, system rejestrowania i gromadzenia parametrów technicznych, dane systemu zliczania pasażerów)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż załącznik numer 9 i nr 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.9 dotyczy systemu monitorowania pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów (nie dotyczy systemu prekondycjonowania i systemu informacji pasażerskiej jak zawarł w swoim pytaniu Wykonawca).

Zamawiający doprecyzuje zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.1.:

7.1. Wraz z autobusami Wykonawca dostarczy oprogramowanie (wraz z licencją na jego użytkowanie) i zainstaluje na zajezdni zamawiającego niezbędną infrastrukturę sprzętową do gromadzenia i przetwarzania poniżej opisanych parametrów pracy poszczególnych urządzeń autobusów i zliczania pasażerów. Dostarczona infrastruktura sprzętowa musi pozwolić na gromadzenie danych z ostatnich 10 lat.

79.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 8.1: „Ładowanie magazynów energii będzie oparte o system telemetryczny służący do nadzoru nad racjonalną pracą poszczególnych ładowarek (objęty dostawą w innym postępowaniu)”.

Pytania:

Prosimy o podanie wymagań dla oprogramowania systemu telemetrycznego w zakresie współpracy z ładowarkami (poza wymaganiem z punktu 8.7.13?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż zapis w załączniku numer 9 i nr 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 8.1 jest informacją dla Wykonawcy autobusów że taki system będzie funkcjonował w infrastrukturze ładowania autobusów na zajezdni Zamawiającego. Dostawcą systemu telemetrycznego służącego do nadzoru nad racjonalną pracą poszczególnych ładowarek jest dostawca ładowarek, firma Ekoenergetyka Polska S.A.. Zamawiający nie wymaga jego dostawy od Wykonawcy autobusów.

80.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 10.10: „W autobusach zamontowany musi być system bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury w oponach (każdego koła indywidualnie) oraz prezentację tych parametrów na wyświetlaczu w kabinie kierowcy, a także informowanie o przekroczeniu progów bezpieczeństwa. ... Obsługa flotowa ma polegać na indywidualnej diagnostyce pracy opon w każdym autobusie (co najmniej ciśnienia i temperatury), oraz raportowaniu tego stanu po zjeździe na zajezdnię poprzez sieć Wi-Fi (z wykorzystaniem systemu opisanego w rozdz. II pkt.7) za pomocą programu umożliwiającego odczyt zarejestrowanych parametrów”.

Pytania:

- a) Czy informacja o ciśnieniu i temperaturze opon może być pokazywana na ekranie terminala kierowcy (sterownika systemu informacji pasażerskiej)?
- b) Czy odczyt, przekaz danych i raportowanie może być realizowane w ramach systemu łączności za pośrednictwem sterownika systemu informacji pasażerskiej?

Odpowiedź Zamawiającego:

- a) Zamawiający informuje iż nie wskazuje konkretnego urządzenia na jakim ma być dostępna informacja o parametrach. Wymaga jedynie aby była ona dostępna w kabinie kierowcy. Zamawiający akceptuje odczyt parametrów opon na sterowniku systemu informacji pasażerskiej.
- b) Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 10.10., w odpowiedzi nr 53.:

Zamawiający akceptuje zaproponowane rozwiązanie czyli odczyt, przekaz danych i raportowanie które będzie realizowane w ramach systemu łączności za pośrednictwem sterownika systemu informacji pasażerskiej

81.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 15.27: „Wyposażony w system dynamicznej informacji pasażerskiej, obejmujący system zapowiedzi głosowych i wyświetlacze (z aktualną informacją liniową) wewnątrz i na zewnątrz pojazdu z modułem nawigacji satelitarnej do identyfikacji przystanków (opisane w punktach Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. i Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. poniżej).”.

Pytania:

- a) Czy ilekroć w SIWZ jest mowa o „nawigacji satelitarnej” to czy pod pojęciem „modułu nawigacji satelitarnej” Zamawiający ma na myśli system GPS, służący do lokalizacji przystanków (i automatycznego porównania ich położenia z pozycją zapisaną w pliku rozkładu jazdy lub do synchronizacji czasu w oparciu o GPS?
- b) Czy rejestrator monitoringu ma pobierać prędkość pojazdu z systemu GPS czy z systemu pojazdowego - szyny CAN ?

Odpowiedź Zamawiającego:

- a) Udostępniona przez ZKM Gdynia Zamawiającemu baza danych współrzędnych geograficznych służących do lokalizacji przystanków jest wykonana na bazie systemu GPS.
- b) Rejestrator monitoringu musi pobierać prędkość pojazdu z systemu pojazdowego – szyny CAN.

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 34.2.11.:

34.2.11. pełna współpraca z zainstalowanym komputerem pokładowym przesyłającym informację o numerze taborowym autobusu, realizowanej linii, kierunku, przystanku oraz prędkości autobusu pobieranej z systemu pojazdowego - szyny CAN, data i godzina w formacie [hh:mm:ss] zsynchronizowana z systemem nawigacji satelitarnej (data, czas i numer taborowy muszą być widoczne na obrazie z każdej kamery przez cały czas) – nakładka na nagraniach;

82.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 16.2.2.2: „Matryca – TFT, 22” lub 23”, WXGA, 16:9”.

Pytanie:

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie monitora z matrycą o przekątnej 21,5”, gdyż dostępne matryce zwane jako 22” mają w istocie pole wyświetlające o przekątnej 21,5”?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załącznik nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 16.2.:

16.2.2.2. Matryca – TFT, minimum 21,5”, WXGA, 16:9.

83.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 16.2.1 „Wykonane w technologii – pozwalającej na wyświetlanie w kolorze tekstu, grafiki, animacji i filmów, oparta na matrycy LCD z podświetleniem LED, z regulacją jasności obrazu w zależności od warunków oświetlenia panujących w pojeździe” i punkt 16.2.2.1:

„Lokalizacja – pierwszy pod sufitem za kabiną kierowcy, drugi za przegubem w osi podłużnej pojazdu, skierowane do tyłu; technologia – pozwalająca na wyświetlanie w kolorze tekstu, grafiki, animacji i filmów, oparta na matrycy LCD z podświetleniem LED, z regulacją jasności obrazu w zależności od warunków oświetlenia panujących w pojeździe”.

punkt 16.3.1.11:

„Bieżące komunikaty o funkcjonowaniu komunikacji jako tekst, grafika, animacja lub film”.

Pytania:

- a) Czy Zamawiający wymaga dostarczenie dedykowanego oprogramowania, umożliwiającego prezentowanie na wewnętrznych tablicach podsufitowych grafik, animacji, filmów, wg określonej sekwencji, harmonogramu, geolokalizacji itp.
- b) Prosimy o informację, jak rozumieć komunikaty przekazywane „na bieżąco”? Czy informacje wskazane w p. 16.3.1.11 mają być przekazywane łączem Wi-Fi, czy mają być przesyłane poprzez GSM do pojazdu (kto ew. pokrywa koszty tej transmisji)?
- c) Jaka jest wymagana liczba stanowisk do obsługi serwisu informacyjnego (komunikatów, animacji, filmów, reklam) na tablicach LCD 22”?
- d) Czy wymagany jest do dostarczenia jakaś infrastruktura IT wraz z oprogramowaniem systemowym i aplikacyjnym?

- e) Kto będzie tworzył i publikował dla pojazdów treść dyspozytorską (dyspozytor PKA czy ZKM)?

Odpowiedź Zamawiającego:

- a) W zakresie tego pytania Zamawiający wskazuje na zapisy w załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ wzór umowy cz.1 i cz. 2 PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II; §1, ust.2, lit. d) tiret 2:

„- programu do tworzenia wyświetlanych informacji oraz przygotowywania reklam na tablicach kierunkowych wraz z licencją na jego użytkowanie na 2 (słownie: dwóch) stanowiskach oraz jego aktualizację, w ramach wynagrodzenia określonego w § 8 ust. 1 Umowy, na zasadach określonych w §12 umowy. Aktualizacja będzie w okresie 15 (słownie: piętnastu) lat od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy;”

Zamawiający nie wymaga geolokalizacji, ale akceptuje zastosowanie takiego rozwiązania.

- b) Informacje wskazane w p. 16.3.1.11 mają być przekazywane „na bieżąco” łączem Wi-Fi na terenie zajezdni.
c) Udzielono odpowiedzi w odpowiedzi w punkcie a).
d) Tak wymagane jest aby dostarczona infrastruktura do obsługi systemu informacji pasażerskiej posiadała funkcjonalność obsługi reklam.
e) Treści będą tworzone i publikowane dla pojazdów przez PKA.

- 84.)** Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 16.3.2.6: „Aktualną datę i godzinę zsynchronizowaną z systemem nawigacji satelitarnej.”.

Pytanie:

Czy czas wyświetlany na tablicach LCD i LED (np. czas do odjazdu, w porównaniu z wzorcem czasu dla RJ) ma być zsynchronizowany w oparciu o GPS czy o jakiś inny wzorec czasu, w oparciu o który działają serwery RJ i informacja pasażerska u Zamawiającego?

Odpowiedź Zamawiającego:

Czas wyświetlany na tablicach LCD i LED (np. czas do odjazdu, w porównaniu z wzorcem czasu dla RJ) ma być zsynchronizowany z systemem nawigacji satelitarnej. Zamawiający dopuszcza synchronizację w oparciu o system nawigacji satelitarnej GPS.

- 85.)** Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 16.8 „ Do prezentacji informacji tekstowych na wyświetlaczach, o których mowa w punktach Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. i Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania. wymagany jest font BureauC EFN. Ostateczny sposób prezentacji informacji (scenariusz, rozplanowanie treści i elementów graficznych, kolorystyka, rozmiar tekstu) musi być uzgodniony z Zamawiającym (do 60 dni po podpisaniu umowy).”

Pytanie:

Czy zamawiający posiada i udostępni Wykonawcy licencje na font BureauC EFN ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie posiada licencji na font BureauC EFN.

- 86.)** Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 17.3 „Urządzenie zapowiadające przystanki (identyfikacja przystanków: moduł wskazujący pozycję geograficzną pojazdu określoną przez system nawigacji satelitarnej i pomiar drogi rzeczywistej)”

oraz punkt 17.9.3:

„Pobieranie danych do systemu informacji pasażerskiej z jednej z dwóch posiadanych stacji bazowych istniejących na terenie zajezdni Zamawiającego. Zamawiający posiada stacje bazowe systemu informacji pasażerskiej firm PIXEL i SIMS”,

oraz punkt 17.9.6:

„Pobieranie danych zdalnie na zajezdni (w trybie tylko do odczytu) z bazy danych SQL programu AGC BusMan 120 CB z rozkładów jazdy dostarczonych przez organizatora przewozów Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni”.

Pytania:

- a) Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dysponuje plikami rozkładu jazdy zawierającymi m.in. opis linii, brygad, pozycje GPS przystanków, czasy rozkładowe, odległości międzyprzystankowe?
- b) Prosimy o informację, w jaki sposób pliki RJ będą na bieżąco udostępniane przez Zamawiającego i o opisane sposobu udostępnienia danych RJ?
- c) Czy Zamawiający posiada i udostępni bazę zapowiedzi i komunikatów, którymi należy zaprogramować urządzenia zapowiadające? Jaki jest format tych danych?

Odpowiedź Zamawiającego:

- a) Dane rozkładowe w formie elektronicznej dystrybuowane przez ZKM w Gdyni są dostępne jako pliki w formacie .pdf na serwerze FTP oraz jako zapisy w bazie SQL programu BusMan 120CB. Baza SQL jest dostępna (w trybie odczytu) na zewnętrznym serwerze.
- b) Dostęp do bazy danych RJ (wskazanej w odpowiedzi powyżej) jest przydzielany przez ZKM wszystkim zainteresowanym podmiotom operatorom w sieci ZKM Gdynia i firmom świadczącym usługi na ich rzecz.
- c) Zamawiający może udostępnić Wykonawcy zapowiedzi i komunikaty głosowe w formie plików .mp3.

87.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 17.5: „Rejestrującym parametry techniczne odczytywane z elektroniki autobusu”.

Pytanie:

Prosimy o doprecyzowanie o parametry techniczne odczytywane z elektroniki autobusu chodzi w wymaganiu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający uzupełnił zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 17.5.:

- 17.5. Rejestrującym parametry techniczne odczytywane z elektroniki autobusu.:
- 17.5.1. stan licznika kilometrów;
 - 17.5.2. prędkość pojazdu z szyny CAN;
 - 17.5.3. temperatura w przedziale pasażerskim w °C;
 - 17.5.4. stan pracy ogrzewania autobusu (włączenie/wyłączenie), w przypadku gdy układ klimatyzacji i ogrzewania stanowi jeden moduł Zamawiający dopuszcza tylko informację o włączeniu modułu;
 - 17.5.5. stan pracy klimatyzacji autobusu (włączenie/wyłączenie), w przypadku gdy układ klimatyzacji i ogrzewania stanowiącego jeden moduł Zamawiający dopuszcza tylko informację o włączeniu modułu;
 - 17.5.6. otwarcie poszczególnych drzwi (otwarte/zamknięte);
 - 17.5.7. użycia przycisku STOP i INWALIDA, WÓZEK;
 - 17.5.8. przyklęk pojazdu (obniżenie prawej strony pojazdu/położenie normalne);
 - 17.5.9. rozpoczęcie – zakończenie hamowania;

88.) Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 17.10.2 „Moduł WiFi umożliwiający przesyłanie danych z i do pojazdów współpracujący z jedną z dwóch posiadanych przez Zamawiającego stacji bazowych. Wykonawca zapewni w razie konieczności aktualizację oprogramowania istniejącej już na terenie zajezdni Stacji Bazowej koniecznej do prawidłowej pracy urządzenia (UWAGA: w takim przypadku Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia dostawy i instalacji oprogramowania w cenie oferty). W przypadku dostawy nowych stacji bazowych o których mowa w pkt. 0, należy dostarczyć nową sieć anten WiFi umożliwiających przesyłanie danych z i do pojazdów. (UWAGA: w takim przypadku Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia dostawy i instalacji nowej sieci anten WiFi w cenie oferty).”

Pytanie:

Czy posiadane stacje bazowe przez zamawiającego i z których można skorzystać obsługują łączność 5 GHz oraz czy PKA Gdynia posiada do istniejących AP WiFi poświadczenia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie posiada dostępu do serwerów wymienionych dostawców. Wykonawca we własnym zakresie musiałby uzyskać dostęp do stacji bazowych wymienionych dostawców lub dostarczyć własne. Nie posiada również wiedzy na jakiej łączności bazują sieci wymienionych dostawców, Zamawiający nie posiada poświadczeń do AP WiFi.

- 89.)** Dotyczy Załącznika numer 9 do SIWZ, Rozdział II, punkt 17.10.3: „Oprogramowanie systemu do tworzenia treści na tablicach informacyjnych musi umożliwiać tworzenie treści w sposób graficzny pozwalający uzyskać efekt porównywalny do obrazu prezentowanego przez urządzenia w pojeździe. Musi być przystosowane do kreowania oraz wyświetlania napisów na tablicach o dowolnym kroju i grubości czcionki oraz obsługi stacji bazowej”.

Zamawiający opisuje rozwiązanie zgodne z funkcjonalnościami obecnie posiadanego oprogramowania jednego z potencjalnych dostawców systemu informacji pasażerskiej, które wymaga dużego nakładu pracy na przygotowanie treści wszystkich odnośnych bitmap dla tablic zewnętrznych LED, dla każdej linii, przystanku oraz dodawania nowych kompletów planszy w przypadku zmiany lub rozbudowy tras komunikacyjnych. Dane te, jako pliki graficzne, muszą być ładowane łączem WiFi. W przypadkach nagłych objazdów, w komputerze pokładowym służącym do sterowania system informacji pasażerskiej (wizualnej i fonicznej) nie ma takiej informacji. Obecnie w większości nowoczesnych rozwiązań systemów informacji pasażerskiej stosowane jest równoważne i lepsze rozwiązanie, polegające na generowaniu obrazu przez oprogramowanie tablicy, w oparciu o wbudowaną listę czcionek o różnym kroju i wysokości, na podstawie informacji tekstowej przekazywanej z pliku RJ przez komputer pokładowy. Taki obraz ma dodatkowo możliwość przewijania, a system informacyjny, poza wprowadzeniem danych tekstowych do RJ nie wymaga żadnej dodatkowej obsługi po stronie zajezdni. Jest to zatem rozwiązanie analogiczne jak w przypadku opisanych w SIWZ funkcjonalności dla tablic LCD, gdzie za generowanie obrazu na podstawie przesłanego tekstu z RJ odpowiada firmware tablicy.

Pytanie:

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania równoważnego w zakresie systemu automatycznego generacji i sterowania treścią informacji na tablicach poprzez wykorzystanie sterowania tekstowego, bez potrzeby dostarczania aplikacji do generowania bitmap, która wymaga każdorazowej obsługi.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 17.10.3.:

17.10.3. Oprogramowanie systemu do tworzenia treści na tablicach informacyjnych musi umożliwiać tworzenie treści w sposób graficzny pozwalający uzyskać efekt porównywalny do obrazu prezentowanego przez urządzenia w pojeździe. Musi być przystosowane do kreowania oraz wyświetlania napisów na tablicach o dowolnym kroju i grubości czcionki oraz obsługi stacji bazowej. Zamawiający dopuszcza zastosowanie automatycznego systemu generacji i sterowania treścią informacji zamieszczanych na tablicach systemu informacji pasażerskiej poprzez wykorzystanie sterowania tekstowego, w takim przypadku nie jest wymagane oprogramowanie do generowania zamieszczanych treści.

- 90.)** Dotyczy Załącznika nr 10 do SIWZ, 7.10.7. Dostarczone oprogramowanie analizujące dane musi umożliwiać określenie: liczby wychodzących i wchodzących do pojazdu pasażerów na każdym przystanku w kursie (łącznie dla wszystkich drzwi), bilansu zapełnienia pojazdu na każdym odcinku w kursie (pomiędzy przystankami), bilansu całkowitego dla każdego kursu, bilansu całkowitego dla wszystkich pojazdów na danej linii w określonym przedziale czasowym (w raportach nie dopuszcza się ujemnych wartości zapełnienia).

Pytanie :

Czy Zamawiający dopuszcza obróbkę zarejestrowanych danych bramek zliczających algorytmem korygującym dane dla uzyskania ich poprawności ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ, Pkt. 7.10.7.:

7.10.7. Dostarczone oprogramowanie analizujące dane musi umożliwiać określenie: liczby wychodzących i wchodzących do pojazdu pasażerów na każdym przystanku w kursie (łącznie dla wszystkich drzwi), bilansu zapętnienia pojazdu na każdym odcinku w kursie (pomiędzy przystankami), bilansu całkowitego dla każdego kursu, bilansu całkowitego dla wszystkich pojazdów na danej linii w określonym przedziale czasowym (w raportach nie dopuszcza się ujemnych wartości zapętnienia), Zamawiający dopuszcza zastosowanie algorytmu korygującego obróbkę zarejestrowanych danych bramek zliczających.

Pytania dotyczące załącznika nr 10

91.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 4.6.1 : „*W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci nieulotnej energii włączanej i wyłączanej z każdego magazynu energii. Ze względu na możliwość zmiany miejsca eksploatacji dowolnego magazynu energii, zliczone ilości energii powinny być zapisywane w pamięci nieulotnej fizycznie znajdującej się w magazynie energii. Zamawiający musi mieć pełen dostęp do stanu liczników w pojeździe (odczyt na pulpicie) lub/i za pomocą komputera PC z przeglądarką internetową bez dodatkowych kosztów za dostęp do stanu liczników w poszczególnych magazynach, oraz dodatkowo z wykorzystaniem systemu rejestracji danych jako wpis np. do pliku CSV. Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu.*”

Pytania:

- a) Czy dane dotyczące magazynów energii mają być przypisane do numeru bocznego, do numeru VIN czy do numeru rejestracyjnego danego pojazdu?
- b) Kto dostarcza karty SIM do transmisji danych dotyczących stanu liczników, kto pokrywa koszty transmisji tych danych i przez jaki okres?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 72 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

92.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 6.8 : „*Wraz z autobusami Wykonawca dostarczy oprogramowanie (wraz z nieograniczoną czasowo licencją na jego użytkowanie i aktualizacje) i zainstaluje na zajezdni zamawiającego niezbędną infrastrukturę sprzętową z dwoma stanowiskami operatorskimi (w miejscu wskazanym przez zamawiającego) do zdalnego programowania prekondycjonowania autobusów*”.

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, jakie urządzenia IT (w miejscu wskazanym przez Zamawiającego) mają wchodzić w skład 2. wspomnianych stanowisk operatorskich? Czy konieczna jest np. UPS, drukarka, switch, modem UMTS etc.?
- b) Kto dostarcza karty SIM do transmisji danych w ramach systemu prekondycjonowania autobusów, kto pokrywa koszty transmisji tych danych i przez jaki okres?
- c) Jeśli usługę miałby zabezpieczyć Wykonawca, to czy usługa pakietowej transmisji danych na potrzeby systemu prekondycjonowania ma funkcjonować w publicznym czy prywatnym APN wybranego operatora GSM?

- d) Czy będzie to jedna lokalizacja, czy 2 lokalizacje dla wspomnianych stanowisk operatorskich dla części II (Części I) zamówienia?
- e) Czy w lokalizacji docelowej stanowisk (w miejscu wskazanym przez Zamawiającego) będzie dostępny Internet i o jakich parametrach (wymagana jest komunikacja on-line z pojazdami z wykorzystaniem publicznego APN wybranego operatora GSM)?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 73 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

93.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 6.10 : „Zamawiający dopuszcza wykorzystanie przez Wykonawcę infrastruktury sprzętowej systemu informacji pasażerskiej lub systemu telemetrycznego do nadzorowania pracy ładowarek (objęty dostawą w innym postępowaniu) jeżeli Wykonawca we własnym zakresie uzyska dostęp od dostawców wymienionych systemów do ich infrastruktury sprzętowej”.

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, jakie urządzenia i infrastruktura IT systemu informacji pasażerskiej (w miejscu wskazanym przez Zamawiającego) mają wchodzić w skład 2. wspomnianych stanowisk operatorskich? Czy konieczna jest np. UPS, drukarka, switch, modem UMTS etc.?
- b) Czy może być to jedna lokalizacja, czy 2 lokalizacje dla wspomnianych stanowisk operatorskich z dostaw w ramach systemu informacji pasażerskiej dla Części II (Części I) zamówienia?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 74 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

94.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.4 : „Autobusy muszą zostać wyposażone w urządzenie lub urządzenia do rejestrowania i gromadzenia na bieżąco parametrów pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów a następnie przekazywania ich do infrastruktury (dostarczonej przez Wykonawcę) na zajezdni przeznaczonej do archiwizowania i przetwarzania tych danych”.

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, jakie urządzenia i infrastruktura IT systemu informacji pasażerskiej, do rejestrowania i gromadzenia na bieżąco parametrów pracy urządzeń autobusu i zliczania pasażerów i dla ilu stanowisk obsługi mają być dostarczone w ramach dostawy autobusów?
- b) Ilu licencji dostępowych do oprogramowania dostarczonego wraz z autobusami systemu informacji pasażerskiej i zliczania pasażerów wymaga Zamawiający?
- c) Jaki jest wymagany okres wsparcia dla oprogramowania (systemowego, bazodanowego, aplikacyjnego) w zakresie aktualizacji?
- d) Kto dostarcza karty SIM do transmisji danych w ramach systemu informacji pasażerskiej i zliczania pasażerów, kto pokrywa koszty transmisji tych danych i przez jaki okres?
- e) Jeśli usługę miałby zabezpieczyć Wykonawca, to czy usługa pakietowej transmisji danych na potrzeby systemu informacji pasażerskiej i zliczania pasażerów ma funkcjonować w publicznym czy prywatnym APN wybranego operatora GSM?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 75 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

95.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.5 : „Zebrane dane powinny być po zjeździe autobusu na zajezdni bezprzewodowo i automatycznie za pośrednictwem sieci WiFi transmitowane

do infrastruktury (dostarczonej przez Wykonawcę) na zajezdni przeznaczonej do archiwizowania i przetwarzania tych danych”.

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, standardu dla sieci WiFi, tak od strony urządzeń pojazdowych jak i infrastruktury AP WiFi w zajezdni?
- b) Ile punktów AP WiFi jest wymaganych do dostarczenia dla Części II zamówienia?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 76 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

- 96.)** Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.7 : *„Zamawiający powinien mieć pełen dostęp do wygenerowanych przez system plików poprzez dostarczone przez Wykonawcę oprogramowanie i infrastrukturę sprzętową”.*

Pytania:

- a) Prosimy wskazać, jakie urządzenia i infrastruktura IT systemu informacji pasażerskiej i dla ilu stanowisk obsługi mają być dostarczone w ramach dostawy autobusów? Dotyczy liczby serwerów (bazodanowy, aplikacyjny, ew. do kopii zapasowej/archiwizacji danych etc.).
- b) Ilu licencji dostępowych do oprogramowania dostarczonego wraz z autobusami systemu informacji pasażerskiej i zliczania pasażerów wymaga Zamawiający?
- c) Czy jakieś dodatkowe oprogramowanie (biurowe, antywirusowe) ma być przedmiotem dostawy, ile licencji i z jakim wsparciem w zakresie aktualizacji?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 77 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

- 97.)** Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 7.9: *„Dane dotyczące pracy urządzeń autobusu, których aktualne stany powinny być rejestrowane i zapamiętywane (gromadzone) w pamięci wewnętrznej, podczas pracy autobusu z aktualizacją co 60 sek. lub częściej jeśli uległy zmianie, lecz nie częściej niż co 1 sek, z odniesieniem do czasu aktualnego w formacie [gg:mm:ss]”.*

Pytanie:

Przez jaki maksymalny okres czasu dostarczone zasoby dyskowe IT serwera/serwerów mają zabezpieczać gromadzenia danych z dostarczanych autobusów w odnośnych podsystemach (liczniki energii baterii, system prekondycjonowania, system informacji pasażerskiej, system rejestrowania i gromadzenia parametrów technicznych, dane systemu zliczania pasażerów)?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 78 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

- 98.)** Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 8.1: *„Ładowanie magazynów energii będzie oparte o system telemetryczny służący do nadzoru nad racjonalną pracą poszczególnych ładowarek (objęty dostawą w innym postępowaniu)”.*

Pytanie:

Prosimy o podanie wymagań dla oprogramowania systemu telemetrycznego w zakresie współpracy z ładowarkami (poza wymaganiem z punktu 8.7.13?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 79 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

- 99.)** Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 10.10: „W autobusach zamontowany musi być system bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury w oponach (każdego koła indywidualnie) oraz prezentację tych parametrów na wyświetlaczu w kabinie kierowcy, a także informowanie o przekroczeniu progów bezpieczeństwa. ... Obsługa flotowa ma polegać na indywidualnej diagnostyce pracy opon w każdym autobusie (co najmniej ciśnienia i temperatury), oraz raportowaniu tego stanu po zjeździe na zajezdnię poprzez sieć Wi-Fi (z wykorzystaniem systemu opisanego w rozdz. II pkt.7) za pomocą programu umożliwiającego odczyt zarejestrowanych parametrów”.

Pytania:

- a) Czy informacja o ciśnieniu i temperaturze opon może być pokazywana na ekranie terminala kierowcy (sterownika systemu informacji pasażerskiej)?
- b) Czy odczyt, przekaz danych i raportowanie może być realizowane w ramach systemu łączności za pośrednictwem sterownika systemu informacji pasażerskiej?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 80 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

- 100.)** Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 15.27: „Wyposażony w system dynamicznej informacji pasażerskiej, obejmujący system zapowiedzi głosowych, i wyświetlacze (z aktualną informacją liniową) wewnątrz i na zewnątrz pojazdu z modułem nawigacji satelitarnej do identyfikacji przystanków (opisane w punktach **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.** i **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.** poniżej).”.

Pytania:

- a) Czy ilekroć w SIWZ jest mowa o „nawigacji satelitarnej” to czy pod pojęciem „modułu nawigacji satelitarnej” Zamawiający ma na myśli system GPS, służący do lokalizacji przystanków (i automatycznego porównania ich położenia z pozycją zapisaną w pliku rozkładu jazdy lub do synchronizacji czasu w oparciu o GPS?
- b) Czy rejestrator monitoringu ma pobierać prędkość pojazdu z systemu GPS czy z systemu pojazdowego - szyny CAN ?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 81 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

- 101.)** Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 16.2.2.2: „Matryca – TFT, 22” lub 23”, WXGA, 16:9”.

Pytanie:

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie monitora z matrycą o przekątnej 21,5”, gdyż dostępne matryce zwane jako 22” mają w istocie pole wyświetlające o przekątnej 21,5”?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 82 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

102.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 16.2.1 „Wykonane w technologii – pozwalającej na wyświetlanie w kolorze tekstu, grafiki, animacji i filmów, oparta na matrycy LCD z podświetleniem LED, z regulacją jasności obrazu w zależności od warunków oświetlenia panujących w pojeździe”

i punkt 16.2.2.1:

„Lokalizacja – pierwszy pod sufitem za kabiną kierowcy, drugi za przegubem w osi podłużnej pojazdu, skierowane do tyłu; technologia – pozwalająca na wyświetlanie w kolorze tekstu, grafiki, animacji i filmów, oparta na matrycy LCD z podświetleniem LED, z regulacją jasności obrazu w zależności od warunków oświetlenia panujących w pojeździe”.

punkt 16.3.1.11:

„Bieżące komunikaty o funkcjonowaniu komunikacji jako tekst, grafika, animacja lub film”.

Pytania:

- a) Czy Zamawiający wymaga dostarczenie dedykowanego oprogramowania, umożliwiającego prezentowanie na wewnętrznych tablicach podsufitowych grafik, animacji, filmów, wg określonej sekwencji, harmonogramu, geolokalizacji itp.
- b) Prosimy o informację, jak rozumieć komunikaty przekazywane „na bieżąco”? Czy informacje wskazane w p. 16.3.1.11 mają być przekazywane łączem WiFi, czy mają być przesyłane poprzez GSM do pojazdu (kto ew. pokrywa koszty tej transmisji)?
- c) Jaka jest wymagana liczba stanowisk do obsługi serwisu informacyjnego (komunikatów, animacji, filmów, reklam) na tablicach LCD 22”?
- d) Czy wymagany jest do dostarczenia jakaś infrastruktura IT wraz z oprogramowaniem systemowym i aplikacyjnym?
- e) Kto będzie tworzył i publikował dla pojazdów treść dyspozytorską (dyspozytor PKA czy ZKM)?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 83 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

103.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 16.3.2.6: „Aktualną datę i godzinę zsynchronizowaną z systemem nawigacji satelitarnej.”

Pytanie:

Czy czas wyświetlany na tablicach LCD i LED (np. czas do odjazdu, w porównaniu z wzorcem czasu dla RJ) ma być zsynchronizowany w oparciu o GPS czy o jakiś inny wzorzec czasu, w oparciu o który działają serwery RJ i informacja pasażerska u Zamawiającego?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 84 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

104.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 16.8 „Do prezentacji informacji tekstowych na wyświetlaczach, o których mowa w punktach **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.** i **Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.** wymagany jest font BureauC EFN. Ostateczny sposób prezentacji informacji (scenariusz, rozplanowanie treści i elementów graficznych, kolorystyka, rozmiar tekstu) musi być uzgodniony z Zamawiającym (do 60 dni po podpisaniu umowy).”

Pytanie ;

Czy zamawiający posiada i udostępni Wykonawcy licencje na font BureauC EFN ?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 85 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

105.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 17.3 „Urządzenie zapowiadające przystanki (identyfikacja przystanków: moduł wskazujący pozycję geograficzną pojazdu określoną przez system nawigacji satelitarnej i pomiar drogi rzeczywistej)”

oraz punkt 17.9.3:

„Pobieranie danych do systemu informacji pasażerskiej z jednej z dwóch posiadanych stacji bazowych istniejących na terenie zajezdni Zamawiającego. Zamawiający posiada stacje bazowe systemu informacji pasażerskiej firm PIXEL i SIMS”,

oraz punkt 17.9.6:

„Pobieranie danych zdalnie na zajezdni (w trybie tylko do odczytu) z bazy danych SQL programu AGC BusMan 120 CB z rozkładów jazdy dostarczonych przez organizatora przewozów Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni”.

Pytania:

- a) Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dysponuje plikami rozkładu jazdy zawierającymi m.in. opis linii, brygad, pozycje GPS przystanków, czasy rozkładowe, odległości międzyprzystankowe?
- b) Prosimy o informację, w jaki sposób pliki RJ będą na bieżąco, zdalnie udostępniane przez Zamawiającego i o opisane sposobu udostępnienia danych RJ?
- c) Czy Zamawiający posiada i udostępni bazę zapowiedzi i komunikatów, którymi należy zaprogramować urządzenia zapowiadające? Jaki jest format tych danych?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 86 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

106.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 17.5: „Rejestrującym parametry techniczne odczytywane z elektroniki autobusu”.

Pytanie:

Prosimy o doprecyzowanie o parametry techniczne odczytywane z elektroniki autobusu chodzi w wymaganiu?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 87 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

107.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 17.10.2 „Moduł WiFi umożliwiający przesyłanie danych z i do pojazdów współpracujący z jedną z dwóch posiadanych przez Zamawiającego stacji bazowych. Wykonawca zapewni w razie konieczności aktualizację oprogramowania istniejącej już na terenie zajezdni Stacji Bazowej koniecznej do prawidłowej pracy urządzenia (UWAGA: w takim przypadku Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia dostawy i instalacji oprogramowania w cenie oferty). W przypadku dostawy nowych stacji bazowych o których mowa w pkt. 0, należy dostarczyć nową sieć anten WiFi umożliwiających przesyłanie danych z i do pojazdów. (UWAGA: w takim przypadku Wykonawca jest zobowiązany do uwzględnienia dostawy i instalacji nowej sieci anten WiFi w cenie oferty).”

Pytanie:

Czy posiadane stacje bazowe przez zamawiającego i z których można skorzystać obsługują łączność 5 GHz oraz czy PKA Gdynia posiada do istniejących AP WiFi poświadczenia?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 88 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

108.) Dotyczy Załącznika numer 10 do SIWZ, Rozdział II, punkt 17.10.3: „*Oprogramowanie systemu do tworzenia treści na tablicach informacyjnych musi umożliwiać tworzenie treści w sposób graficzny pozwalający uzyskać efekt porównywalny do obrazu prezentowanego przez urządzenia w pojeździe. Musi być przystosowane do kreowania oraz wyświetlania napisów na tablicach o dowolnym kroju i grubości czcionki oraz obsługi stacji bazowej*”.

Zamawiający opisuje rozwiązanie zgodne z funkcjonalnościami obecnie posiadanego oprogramowania jednego z potencjalnych dostawców systemu informacji pasażerskiej, które wymaga dużego nakładu pracy na przygotowanie treści wszystkich odnośnych bitmap dla tablic zewnętrznych LED, dla każdej linii, przystanku oraz dodawania nowych kompletów planszy w przypadku zmiany lub rozbudowy tras komunikacyjnych. Dane te, jako pliki graficzne, muszą być ładowane łączem WiFi. W przypadkach nagłych objazdów, w komputerze pokładowym służącym do sterowania system informacji pasażerskiej (wizualnej i fonicznej) nie ma takiej informacji. Obecnie w większości nowoczesnych rozwiązań systemów informacji pasażerskiej stosowane jest równoważne i lepsze rozwiązanie, polegające na generowaniu obrazu przez oprogramowanie tablicy, w oparciu o wbudowaną listę czcionek o różnym kroju i wysokości, na podstawie informacji tekstowej przekazywanej z pliku RJ przez komputer pokładowy. Taki obraz ma dodatkowo możliwość przewijania, a system informacyjny, poza wprowadzeniem danych tekstowych do RJ nie wymaga żadnej dodatkowej obsługi po stronie zajezdni. Jest to zatem rozwiązanie analogiczne jak w przypadku opisanych w SIWZ funkcjonalności dla tablic LCD, gdzie za generowanie obrazu na podstawie przesłanego tekstu z RJ odpowiada firmware tablicy.

Pytanie:

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania równoważnego w zakresie systemu automatycznego generacji i sterowania treścią informacji na tablicach poprzez wykorzystanie sterowanie tekstowego, bez potrzeby dostarczania aplikacji do generowania bitmap, która wymaga każdorazowej obsługi.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 89 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

109.) Dotyczy Załącznika nr 10 do SIWZ, 7.10.7. Dostarczone oprogramowanie analizujące dane musi umożliwiać określenie: liczby wychodzących i wchodzących do pojazdu pasażerów na każdym przystanku w kursie (łącznie dla wszystkich drzwi), bilansu zapewnienia pojazdu na każdym odcinku w kursie (pomiędzy przystankami), bilansu całkowitego dla każdego kursu, bilansu całkowitego dla wszystkich pojazdów na danej linii w określonym przedziale czasowym (w raportach nie dopuszcza się ujemnych wartości zapewnienia).

Pytanie :

Czy Zamawiający dopuszcza obróbkę zarejestrowanych danych bramek zliczających algorytmem korygującym dane dla uzyskania ich poprawności ?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 90 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

Pytania z dnia 13.11.2020r część 3

110.) Dot. Rozdziału VII SIWZ – Termin wykonania zamówienia

Wnioskujemy o zmianę terminu wykonania zamówienia określonego dla Części 1 oraz Części 2 przedmiotu zamówienia na maksymalnie 330 (słownie: trzysta trzydzieści) dni od daty podpisania umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienia Rozdział VII SIWZ:

„**CZĘŚCI 1** - termin wykonania zamówienia maksymalnie **330** (słownie: trzysta trzydzieści) dni od daty podpisania umowy.

CZĘŚCI 2 - termin wykonania zamówienia maksymalnie **360** (słownie: trzysta sześćdziesiąt) dni od daty podpisania umowy”.

Pytania z dnia 13.11.2020r część 4

111.) Zamawiający w punkcie IV SIWZ. Przedmiot zamówienia pisze:

CZĘŚĆ 1: dostawa 16 (słownie: szesnastu) sztuk fabrycznie nowych (rok produkcji zgodny z rokiem dostawy) autobusów SN tj. miejskich, niskopodłogowych, o długości 11,5-13,5 m, zasilanych energią elektryczną zgromadzoną w magazynach energii elektrycznej autobusu.

CZĘŚĆ 2: dostawa 8 (słownie: ośmiu) sztuk fabrycznie nowych (rok produkcji zgodny z rokiem dostawy) autobusów PN tj. miejskich, niskopodłogowych, przegubowych o długości 17,5-18,75 m, zasilanych energią elektryczną zgromadzoną w magazynach energii elektrycznej autobusu.

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę zapisów z: „(rok produkcji zgodny z rokiem dostawy)” na „autobusy wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy od daty dostawy”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w SIWZ punkt IV, p.pkt. 1):

1) Przedmiotem niniejszego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego jest:

CZĘŚĆ 1: dostawa 16 (słownie: szesnastu) sztuk fabrycznie nowych (wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy od daty dostawy, rok produkcji wszystkich autobusów musi być taki sam) autobusów SN tj. miejskich, niskopodłogowych, o długości 11,5-13,5 m, zasilanych energią elektryczną zgromadzoną w magazynach energii elektrycznej autobusu.

CZĘŚĆ 2: dostawa 8 (słownie: ośmiu) sztuk fabrycznie nowych (wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy od daty dostawy, rok produkcji wszystkich autobusów musi być taki sam) autobusów PN tj. miejskich, niskopodłogowych, przegubowych o długości 17,5-18,75 m, zasilanych energią elektryczną zgromadzoną w magazynach energii elektrycznej autobusu.

112.) Zamawiający w punkcie VIII.2 SIWZ. Warunki udziału w postępowaniu pisze:

oraz nie podlegają wykluczeniu z postępowania w okolicznościach wskazanych w art. 24 ust. 1 ustawy Pzp oraz w art. 24 ust 5 ustawy Pzp,

Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z art. 24 ust. 8 ustawy Pzp Wykonawca, który podlega wykluczeniu na podstawie ust. 1 pkt 13 i 14 oraz 16–20 lub ust. 5, może przedstawić dowody na to, że podjęte przez niego środki są wystarczające do wykazania jego rzetelności, w szczególności udowodnić naprawienie szkody wyrządzonej przestępstwem lub przestępstwem skarbowym, zadośćuczynienie pieniężne za doznaną krzywdę lub naprawienie szkody, wyczerpujące wyjaśnienie stanu faktycznego oraz współpracę z organami ścigania oraz podjęcie konkretnych środków technicznych, organizacyjnych i kadrowych, które są odpowiednie dla zapobiegania dalszym przestępstwom lub przestępstwom skarbowym lub nieprawidłowemu postępowaniu wykonawcy. Przepisu zdania pierwszego nie stosuje się, jeżeli wobec wykonawcy, będącego podmiotem zbiorowym, orzeczono prawomocnym wyrokiem sądu zakaz ubiegania się o udzielenie zamówienia oraz nie upłynął określony w tym wyroku okres obowiązywania tego zakazu. Dodatkowo prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z art. 24 ust. 9 ustawy Pzp Wykonawca

nie podlega wykluczeniu, jeżeli zamawiający, uwzględniając wagę i szczególne okoliczności czynu wykonawcy, uzna za wystarczające dowody przedstawione na podstawie ust. 8.

Odpowiedź Zamawiającego:

Do niniejszego postępowania zastosowanie mają przepisy ustawy prawo zamówień publicznych, a co za tym idzie również art. 24 ust. 8 i 9 ustawy.

113.) Zamawiający zgodnie z punktem X SIWZ wymaga załączenia do oferty:

Raport Techniczny drogowego zużycia energii elektrycznej (test SORT 2) przez oferowane autobusy. Raport powinien być wykonany przez niezależną jednostkę upoważnioną do wykonania takiego testu, dla autobusu (UWAGA: w przypadku wystawienia dokumentu, o którym mowa w niniejszym pkt. w języku innym niż polski Wykonawca dostarczy tłumaczenie na język polski wykonane przez tłumacza przysięgłego).

Raport należy przedstawić dla autobusów oferowanych w tej części zamówienia, na którą składana jest oferta. Na podstawie danych zawartych w raporcie będą przyznawane punkty w ramach kryterium (E). Wykonawca, który nie przedłoży Raportu nie otrzyma punktów w ramach kryterium (E).

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza załączenie do oferty Raportu Technicznego drogowego zużycia energii elektrycznej (test SORT 2) wykonanego zgodnie z procedurą badawczą PB-23, wydanie 02 lub procedurą badawczą E-SORT dla oferowanego autobusu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wskazuje szczegółowych procedur badawczych dopuszcza dostarczenie raportu SORT-2 wykonanego zgodnie z wymienionymi w pytaniu procedurami.

114.) Zamawiający w punkcie XIX SIWZ - Wymagania dotyczące zabezpieczenia należytego wykonania umowy pisze:

Kwota pozostawiona na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi wynosi 30% wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Kwota ta zwracana jest nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady.

Prosimy o potwierdzenie, że kwota pozostawiona na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi w wysokości 30% wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy, będzie zwracana nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady, o którym mowa w kryterium termin gwarancji i rękojmi oferowanych autobusów (G), co potwierdza paragraf 6 ust. 4 wzoru umowy „Okres rękojmi na autobusy odpowiada okresowi udzielonej przez WYKONAWCĘ gwarancji na autobusy”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdzenie, że kwota pozostawiona na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi w wysokości 30% wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy, będzie zwracana nie później niż w 15 dniu po upływie okresu rękojmi za wady, o którym mowa w kryterium termin gwarancji i rękojmi oferowanych autobusów (G), co potwierdza paragraf 6 ust. 4 wzoru umowy „Okres rękojmi na autobusy odpowiada okresowi udzielonej przez WYKONAWCĘ gwarancji na autobusy.

115.) Zamawiający w punkcie VII SIWZ, termin wykonania zamówienia pisze:

CZĘŚCI 1 - termin wykonania zamówienia maksymalnie 300 (słownie: trzysta) dni od daty podpisania umowy.

CZĘŚCI 2 - termin wykonania zamówienia maksymalnie 300 (słownie: trzysta) dni od daty podpisania umowy.

Zamawiający we wzorze umowy w paragrafie 3 ust.3 skracza termin dla dostawy 2 sztuk autobusów do 280 dni dla cz. 1:

WYKONAWCA jest zobowiązany, w terminie 30 (słownie: trzydziestu) dni przed terminem realizacji przedmiotu umowy wskazanym w §2 ust.1 niniejszej umowy, w miejscu końcowego wyposażania autobusów, przedstawić minimum 2 (słownie: dwa) ukończone autobusy w celu dokonania przez ZAMAWIAJĄCEGO (upoważnionego przedstawiciela ZAMAWIAJĄCEGO) ich wstępnego przeglądu.

Oraz skracza termin dla dostawy 1 sztuki autobusów do 280 dni dla cz. 2:

WYKONAWCA jest zobowiązany, w terminie 30 (słownie: trzydziestu) dni przed terminem realizacji przedmiotu umowy wskazanym w §2 ust.1 niniejszej umowy, w miejscu końcowego wyposażania autobusów, przedstawić minimum 1 (jeden) ukończony autobus w celu dokonania przez ZAMAWIAJĄCEGO (upoważnionego przedstawiciela ZAMAWIAJĄCEGO) ich wstępnego przeglądu.

Przedmiotem zamówienia są autobusy elektryczne, dla których termin dostawy komponentów (baterii, napędu elektrycznego) jest wydłużony, dodatkowo biorąc pod uwagę zapisy SIWZ zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu realizacji zamówienia dla zadania 1 i zadania 2 maksymalnie do 360 dni od daty podpisania umowy.

Nasza prośba również podyktowana jest ponownym dynamicznym rozprzestrzenianiem się koronawirusa SARS-CoV-2 powodującego chorobę COVID-19. Sytuacja w Polsce i na świecie jest nieprzewidywalna, terminy dostaw komponentów wymaganych do dostosowania autobusu do wymagań SIWZ mogą ulec wydłużeniu stąd wniosek Wykonawcy jak powyżej.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 110 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

Par. 3 ust. 3 umów pozostaje bez zmian.

116.) Zamawiający w paragrafie 1 ust. 8 wzoru umowy dla części 1 i części 2 pisze:

8. Na wniosek Zamawiającego Wykonawca dostarczy na swój koszt jeden autobusu przed planowanym terminem dostawy, który to autobus może ale nie musi być przedmiotem umowy o parametrach umożliwiających sprawdzenie prawidłowości współpracy infrastruktury ładowania Zamawiającego z autobusami Wykonawcy. O terminie dostawy opisanego powyżej autobusu i czasie trwania sprawdzania współpracy infrastruktury ładowania z dostarczonym autobusem Wykonawca zostanie powiadomiony z 21 - dniowym wyprzedzeniem.

1. Zamawiający nie wskazał na jakim etapie realizacji umowy nastąpi sprawdzenie prawidłowości współpracy infrastruktury ładowania Zamawiającego z autobusami Wykonawcy. Zwracamy się z wnioskiem aby sprawdzenie infrastruktury ładowania nastąpiło na jeden miesiąc przed terminem odbioru przedmiotu zamówienia.
2. Zwracamy się z wnioskiem aby o terminie dostawy opisanego powyżej autobusu i czasie trwania sprawdzania współpracy infrastruktury ładowania z dostarczonym autobusem Wykonawca został powiadomiony z 30 - dniowym wyprzedzeniem.
3. Czy w przypadku podpisania umowy na część 1 i część 2 warunek zostanie spełniony jeśli Wykonawca podstawí 1 sztukę autobusu?

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 25 udzielono wyjaśnień w zakresie części pytania nr 1 i 2.

Odpowiedź na pytanie nr 3.

W przypadku otrzymania zamówienia na obie części postępowania Wykonawca musi dostarczyć autobusy do sprawdzenia infrastruktury ładowania dla każdej części niezależnie od siebie.

117.) Zamawiający w paragrafie 6 ust. 4 wzoru umowy dla części 1 i części 2 pisze:

Okres rękojmi na autobusy odpowiada okresowi udzielonej przez WYKONAWCĘ gwarancji na autobusy.

Zamawiający wymaga minimalnego okresu gwarancji i rękojmi w wysokości 60 miesięcy dla autobusu oraz 72 miesięcy na magazyny energii elektrycznej (baterii) oraz przyznaje dodatkowe punkty za wydłużony okres gwarancji i rękojmi do 84 miesięcy dla autobusu oraz 96 miesięcy dla baterii.

Z perspektywy Wykonawcy, powoduje to 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. Powoduje to istnienie bardzo dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać wkalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia. Dlatego też, wnosimy aby okres rękojmi został oddzielony od okresu gwarancji i wynosił zgodnie z Kodeksem Cywilnym 24 miesiące.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapis SIWZ pozostaje bez zmian.

118.) Zamawiający w paragrafie 12 ust. 2 oraz ust. 3 wzoru umowy dla części 1 i części 2 pisze:

1. *WYKONAWCA, w ramach wynagrodzenia określonego w §8 ust.1 umowy, udziela ZAMAWIAJĄCEMU niewyłącznej, nieograniczonej czasowo i terytorialnie licencji, nieograniczonej co do ilości obsługiwanych pojazdów, z prawem udzielenia sublicencji w przypadku zbycia przedmiotu umowy lub oddania przedmiotu umowy do korzystania na podstawie jakiegokolwiek stosunku prawnego, uprawniającej do korzystania ze wszystkich elementów dokumentacji związanej z dostarczonymi autobusami na następujących polach eksploatacji:*
 - a) *wykorzystanie dostarczonej dokumentacji do obsługi eksploatacyjnej, przeglądów i usług utrzymania oraz napraw przez ZAMAWIAJĄCEGO lub wskazane przez niego podmioty trzecie;*
 - b) *utrwalanie i zwielokrotnianie dokumentacji w nieograniczonej liczbie egzemplarzy na wszelkich nośnikach dowolnymi technikami, w tym drukarskimi, poligraficznymi, reprograficznymi, informatycznymi, cyfrowymi;*
 - c) *wymiana nośników, na których utrwalono dokumentację oraz przenoszenie dokumentacji do pamięci komputerów i serwerów sieci komputerowych.*
2. *WYKONAWCA udziela ZAMAWIAJĄCEMU niewyłącznej, nieograniczonej czasowo i terytorialnie licencji z prawem do udzielenia sublicencji w przypadku zbycia związanych z danym oprogramowaniem autobusów lub oddania ich do korzystania na podstawie jakiegokolwiek stosunku prawnego, uprawniającej do korzystania z dostarczonego ZAMAWIAJĄCEMU oprogramowania na następujących polach eksploatacji:*
 - a) *korzystania z programu komputerowego zgodnie z jego przeznaczeniem, w szczególności wykorzystanie dostarczonego oprogramowania do obsługi eksploatacyjnej, przeglądów i usług utrzymania oraz napraw przez ZAMAWIAJĄCEGO lub wskazane przez niego podmioty trzecie;*
 - b) *utrwalanie oprogramowania na nośnikach informatycznych;*
 - c) *wymiana nośników, na których utrwalono oprogramowanie oraz przenoszenie oprogramowania do pamięci komputerów i serwerów sieci komputerowych;*
 - d) *sporządzenie kopii zapasowej;*
 - e) *trwałego lub czasowego zwielokrotnienia programu komputerowego w całości lub w części jakimikolwiek środkami i w jakiejkolwiek formie w zakresie, w którym dla wprowadzania, wyświetlania, stosowania, przekazywania i przechowywania programu komputerowego niezbędne jest jego zwielokrotnienie;*
 - f) *rozpowszechniania w zakresie koniecznym do zapewnienia korzystania przez uprawnionych użytkowników w ramach działalności przedsiębiorstwa Zamawiającego.*

Zwracamy uwagę, że udzielamy niewyłącznych, nieograniczonych czasowo ani terytorialnie licencji do dokumentacji i oprogramowania. W przypadku gdy nie jesteśmy twórcą dokumentacji lub oprogramowania, i sami korzystamy z dokumentacji lub oprogramowania na podstawie licencji udzielonej od twórcy dokumentacji lub oprogramowania, możemy udzielić licencji tylko w takim zakresie w jakim została nam udzielona (w myśl zasady że nie można przenieść więcej praw niż się samemu posiada – np. jeżeli licencja do oprogramowania została nam udzielona na okres 20 lat, sami możemy również przenieść ją tylko na okres 20 lat, a nie na czas nieograniczony).

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje powyższe rozwiązanie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie potwierdza i **nie zaakceptuje** powyższego rozwiązania. Obowiązkiem Wykonawcy jest uzyskanie od twórcy takiej licencji, żeby odpowiadała wymogom Zamawiającego.

119.) Zamawiający w paragrafie 12 ust. 5 wzoru umowy dla części 1 i części 2 pisze:

3. WYKONAWCA oświadcza, że:

- a) *jest wyłącznym posiadaczem praw do utworów, o których mowa w ust. 1 oraz wyłącznie uprawnionym do zezwalania na eksploatację praw do powyższych utworów na warunkach określonych w niniejszej umowie;*
- b) *dostarczone przez niego utwory nie naruszają czyichkolwiek praw autorskich, pokrewnych i dóbr osobistych;*
- c) *prawa autora do powyższych utworów w zakresie objętym niniejszą umową nie posiadają wad prawnych, nie są ograniczone ani obciążone w żadnym stopniu uprawnieniami osób trzecich;*
- d) *przyjmuje na siebie wyłączną odpowiedzialność w zakresie określonym w ust. 2 i ust. 3 i zobowiązuje się do zaspokojenia ewentualnych roszczeń osób trzecich z tego tytułu wraz z kosztami zastępstwa procesowego.*

Zwracamy uwagę, że Wykonawca oświadcza że jest wyłącznym posiadaczem praw do dokumentacji i oprogramowania. Może mieć miejsce sytuacja, że Wykonawca nie jest twórcą powyższych utworów i nie przysługują mu prawa autorskie majątkowe do nich, tylko korzysta z nich na podstawie licencji, może też nie być zawsze „wyłącznym” posiadaczem praw do utworów (w przypadku udzielenia mu licencji niewyłącznych przez twórców).

Czy Zamawiający wymaga aby Wykonawca był **wyłącznym** posiadaczem praw do utworów, oraz wyłącznie uprawnionym do zezwalania na eksploatację praw do utworów? Co w sytuacji gdy Wykonawca sam korzysta z utworów na podstawie licencji niewyłącznej z prawem do udzielania sublicencji? W naszej ocenie nie wpływa to w żaden sposób na sytuację Zamawiającego i prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienia we wzorze umowy dla części 1 i dla części 2 par. 12 ust. 5 i nadaje mu brzmienie:

5.WYKONAWCA oświadcza, że:

- a) jest posiadaczem praw do utworów, o których mowa w ust. 1 oraz jest uprawniony do zezwalania na eksploatację praw do powyższych utworów na warunkach określonych w niniejszej umowie;
- b) dostarczone przez niego utwory nie naruszają czyichkolwiek praw autorskich, pokrewnych i dóbr osobistych;
- c) prawa autora do powyższych utworów w zakresie objętym niniejszą umową nie posiadają wad prawnych, nie są ograniczone ani obciążone w żadnym stopniu uprawnieniami osób trzecich;
- d) przyjmuje na siebie wyłączną odpowiedzialność w zakresie określonym w ust. 2 i ust. 3 i zobowiązuje się do zaspokojenia ewentualnych roszczeń osób trzecich z tego tytułu wraz z kosztami zastępstwa procesowego.

120.) Zamawiający w paragrafie 1 ust. 10 wzoru umowy dla części 1 i części 2 pisze:

10. *W terminie 10 dni od podpisania umowy, Wykonawca przedłoży Zamawiającemu Listę producentów – dostawców kluczowych elementów autobusu (zgodnie ze wzorem stanowiącym załącznik nr 14), który po wypełnieniu będzie stanowił załącznik nr 14 do Umowy. W przypadku zwłoki w dostarczeniu wypełnionego załącznika nr 14 lub w przypadku nienależycie wypełnionego załącznika nr 14, Zamawiający uprawniony będzie do żądania do Wykonawcy zapłaty kary umownej w wysokości 1000 złotych za każdy dzień zwłoki.*

Brak dostarczenia załącznika nr 14 w wymaganym terminie lub dostarczenie dokumentu wypełnionego z błędem nie rodzi dla Zamawiającego dużych konsekwencji, dlatego kara w wysokości 1000 złotych za każdy dzień zwłoki jest bardzo dotkliwa dla Wykonawcy. Zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z kary umownej lub zmniejszenie jej do wysokości 100 złotych.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 35 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

121.) Zamawiający w paragrafie 10 ust. 2 wzoru umowy dla części 1 i części 2 pisze:

Jeżeli zwłoka Wykonawcy w dostarczeniu któregośkolwiek z autobusów, w terminie wskazanym w § 2 ust. 1 umowy przekroczy 15 dni, Zamawiający uprawniony będzie do odstąpienia od umowy w całości lub w części, uprawniony będzie również żądać zapłaty kary umownej, o której mowa w ust. 14 poniżej. Oświadczenie o odstąpieniu może być złożone w terminie 21 dni od ziszczenia się przesłanki, o której mowa powyżej w niniejszym ustępie.

Zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu 15 dni, uprawniającego Zamawiającego do odstąpienia od umowy na termin 30 dni, stosowany przeważnie w umowach o zamówienia publiczne na dostawę autobusów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 7 do SIWZ, § 10 ust. 2 oraz załączniku nr 8 do SIWZ, § 10 ust. 2:

2. Jeżeli zwłoka Wykonawcy w dostarczeniu któregośkolwiek z autobusów, w terminie wskazanym w § 2 ust. 1 umowy przekroczy 30 dni, Zamawiający uprawniony będzie do odstąpienia od umowy w całości lub w części, uprawniony będzie również żądać zapłaty kary umownej, o której mowa w ust. 14 poniżej. Oświadczenie o odstąpieniu może być złożone w terminie 21 dni od ziszczenia się przesłanki, o której mowa powyżej w niniejszym ustępie.

122.) Zamawiający w paragrafie 10 ust. 16 wzoru umowy dla części 1 i części 2 pisze:

Łączna kwota kar umownych nałożonych przez Stronę, na podstawie niniejszej umowy nie może przekroczyć 70 % wynagrodzenia.

Zgodnie z § 10 ust. 16 Wzoru Umowy, łączna kwota kar umownych nałożonych przez Stronę na podstawie niniejszej umowy nie może przekroczyć 70% wynagrodzenia.

W naszej ocenie tak wygórowany limit kar umownych w nieproporcjonalny sposób przerzuca na Wykonawcę, jako stronę która ponosi ryzyko zapłaty kar umownych przewidzianych w umowie dostawy (za wyjątkiem kary z § 10 ust. 15) ryzyko związane z umową dostawy. Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 353¹ KC, doznaje istotnego ograniczenia.

Niemniej jednak **uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego.**

Chcielibyśmy przywołać raport dotyczący stosowania kar umownych w zamówieniach publicznych opublikowany w marcu 2018 r. przez Urząd Zamówień Publicznych. Autorzy raportu słusznie zauważyli, że zbyt represyjne reguły odpowiedzialności w karach umownych mogą zniechęcać potencjalnych Wykonawców do składania ofert, co ma wpływ na konkurencyjność postępowań, a niekiedy nawet na konieczność ich unieważnienia. W takim wypadku, Wykonawcy na etapie formułowania warunków umownych mają pełne prawo kwestionować czynności podjęte przez zamawiających jako naruszające zasadę proporcjonalności udzielania zamówień publicznych, a przez to niezgodne z Ustawą prawo Zamówień publicznych (str. 21 Raportu. Raport jest dostępny pod adresem:

https://www.uzp.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0018/36414/Raport-

[kary_umowne_2018.pdf#xd_co_f=Mjg4YWExMWQxZWY1Mi00ZTZhLTNmN2UtN2E3ZmJmODRmN2Vh](https://www.uzp.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0018/36414/Raport-kary_umowne_2018.pdf#xd_co_f=Mjg4YWExMWQxZWY1Mi00ZTZhLTNmN2UtN2E3ZmJmODRmN2Vh))

. Reguły odpowiedzialności przy naliczaniu kar umownych mogą oczywiście dotyczyć wysokości kar, ale również warunków na jakich będą one naliczane, w tym ich limitu.

Pragniemy zauważyć, że zgodnie z art. 436 ust. 3 Ustawy z 11 września 2019 r. prawo zamówień publicznych, która wejdzie w życie 1 stycznia 2021 r. umowa w sprawie zamówienia publicznego zawiera w szczególności łączną maksymalną wysokość kar, których mogą dochodzić strony. Jednakże, zgodnie z art. 1 pkt. 26) projektu nowelizacji nowej Ustawy prawo zamówień publicznych przygotowanym przez Ministerstwo Rozwoju z dnia 20 czerwca 2020 r., łączna maksymalna wysokość kar umownych, które mogą dochodzić strony nie mogłaby przekroczyć **20% wartości netto umowy**. Projekt jest obecnie w trakcie prac Rady Ministrów (numer projektu: UC44). Propozycja zmiany ustawy dowodzi faktu zauważenia przez ustawodawcę potrzeby uregulowania kwestii kar umownych, które mogą zostać naliczone w toku wykonywania zamówienia publicznego, oraz wskazuje dalsze kierunki rozwoju prawa zamówień publicznych.

Chcemy ponadto zauważyć, że zgodnie z § 10 ust. 13 Wzoru Umowy, stronom przysługuje prawo dochodzenia odszkodowania przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar umownych na zasadach ogólnych, tak więc Zamawiający mógłby niezależnie od naliczonych kar umownych dochodzić odszkodowania w toku postępowania cywilnego.

Z uwagi na powyższe, wnosimy o zmianę § 10 ust. 16 Wzoru Umowy, i nadanie mu następującego brzmienia: „**łączna kwota kar umownych nałożonych przez Stronę, na podstawie niniejszej umowy nie może przekroczyć 20 % wynagrodzenia.**”

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 29 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

123.) Zamawiający w paragrafie 1 ust. 1 e) wzoru umowy dla części 1 i części 2 pisze:

e) *muszą spełniać normy bezpieczeństwa ECE R66.02 (Regulamin nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej dotycząca wytrzymałości nadwozia);*

Prosimy o potwierdzenie, że oferowane pojazdy muszą posiadać dokumenty potwierdzające Regulamin nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy SIWZ w Załączniku nr 7 do SIWZ, § 1 ust. 1, lit. e) oraz Załączniku nr 8 do SIWZ, § 1 ust. 1, lit. e):

e) muszą posiadać dokumenty potwierdzające spełnienie normy bezpieczeństwa ECE R66.02 (Regulamin nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej dotycząca wytrzymałości nadwozia);

124.) Zamawiający w paragrafie 10 wzoru umowy dla części 1 i części 2 zastrzegł kary umowne.

Na przykład ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 0,25% (słownie: dwadzieścia pięć setnych procenta) łącznej wartości netto niedostarczonych w terminie wskazanym w §2 ust.1 umowy autobusów, za każdy dzień zwłoki w stosunku do tego terminu.

Co dla jednego niedostarczonego w terminie autobusu daje kwotę ok. 7.000,00-8.000,00zł za każdy dzień zwłoki.

ZAMAWIAJĄCY może też naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 10 % łącznej wartości netto wynagrodzenia, o którym mowa w § 8 ust. 1, za każdy dzień zwłoki w wypełnieniu obowiązku wynikającego z § 3 ust. 3 - przedstawienia minimum dwóch – dla części 1 i jednego dla części 2 ukończonych autobusów w celu dokonania wstępnego przeglądu. Kara może wynosić nawet ok. 5.000.000,00 zł za każdy dzień zwłoki.

W ocenie Wykonawcy, tak ukształtowane kary umowne są:

1. nieproporcjonalnie wysokie w stosunku do wartości przedmiotu zamówienia,
2. rażąco odbiegają 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. wykraczają poza wysokość kar umownych standardowo stosowanych w podobnych postępowaniach prowadzonych przez innych zamawiających, w podobnym przedmiocie, np.:
 - postępowanie o udzielenie zamówienia na dostawę 5 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych o napędzie elektrycznym dla PKM Katowice Sp. z o.o. (kara za opóźnienie w wysokości 0,1% ceny autobusu),
 - postępowanie o udzielenie zamówienia w przedmiocie zakupu 3 autobusów o napędzie elektrycznym dla Gminy Miasta Sochaczew (kara umowna w wysokości 1.000 zł za każdy dzień opóźnienia za dany niedostarczony pojazd).
 - postępowanie o udzielenie zamówienia na dostawę 21 fabrycznie nowych, niskopodłogowych, przyjaznych środowisku autobusów miejskich o napędzie elektrycznym dla MPK w Poznaniu (w wysokości 0,1 % ceny brutto niedostarczonych w terminie Pojazdów)
 - postępowanie o udzielenie zamówienia na dostawę 130 autobusów elektrycznych przegubowych dla MZA Warszawa (kary rosną stopniowo i wynoszą: 1.000 zł dla każdego z pierwszych 14 dni opóźnienia, 2.000 zł dla każdego dnia od 15 do 30 dnia opóźnienia, i dopiero wartość 5.000 zł jest liczona dla 31 dnia i każdego następnego dnia opóźnienia)
4. są wygórowane ze względu na brak określenia górnej granicy łącznej kary umownej jaka może zostać naliczona Wykonawcy.

Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 353¹ KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak **uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego**. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia celu obciążania wykonawcy karami umownymi – które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy. Pragniemy wskazać, że rażąco 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 z 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 zaoferowania ceny przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć 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. Może też dojść do sytuacji, w której postępowanie zostanie unieważnione, gdyż nie zostanie złożona żadna oferta jak miało to miejsce w postępowaniu ogłoszonym w dniu 20.03.2019 r. na dostawę autobusów hybrydowych o długości od 11,5 - 12,5 m – klasa Maxi, numer referencyjny: WZP.271.1.25.2019.BR przez Gminę Miasto- Płock.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony także 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*).

Projektodawca akcentuje tam **konieczność równomiernego rozkładu ryzyka kontraktowego między zamawiającym a wykonawcą**, podkreślając, iż: „*Jednostronne kształtowanie postanowień umownych przez zamawiających ma niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych oraz konkurencyjność. Określanie przez zamawiających restrykcyjnych i często nieproporcjonalnych do wartości przedmiotu zamówienia kar umownych może powodować, że w postępowaniu złożona zostanie mała liczba ofert lub wykonawcy uwzględnią w cenie ofert wysokość kar umownych, co powoduje wzrost ceny. Podobnie jest w przypadku postanowień umownych, które przerzucają odpowiedzialność za większość ryzyk na wykonawców. Postanowienia umowne tego typu w założeniu mają doprowadzić do zabezpieczenia przed nienależytym wykonaniem zamówienia przez wykonawcę. W praktyce jednak prowadzą do podniesienia ceny realizowanego zamówienia, ponieważ racjonalni wykonawcy uwzględniają ryzyko zapłaty kary umownej oraz inne ryzyka w oferowanej cenie.*”

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kar umownych dla części 1 i części 2 na następujące:

OPÓŹNIENIE WYKONAWCY, KARY UMOWNE I ODSTĄPIENIE OD UMOWY

§10

1. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **0,1% (słownie: jedna dziesiąta procenta)** łącznej wartości netto niedostarczonych w terminie wskazanym w §2 ust.1 umowy autobusów, za każdy dzień zwłoki w stosunku do tego terminu.
2. (...)
3. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **0,1% (słownie: jedna dziesiąta procenta)** łącznej wartości netto niedostarczonych w terminie autobusów, za każdy dzień zwłoki w wypełnieniu obowiązku wynikającego z § 3 ust. 3 (...).
4. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **250 zł (słownie: dwieście pięćdziesiąt złotych)** za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego wadą objętą gwarancją.
5. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **1500 zł (słownie: tysiąc pięćset złotych)** za każdy autobus, za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego usterką o charakterze masowym, począwszy od 8 (słownie: ósmego) dnia przestoju autobusu, chyba, że WYKONAWCA dostarczy autobusy zastępcze w liczbie autobusów wyłączonych z eksploatacji z powodu usterki o charakterze masowym.
6. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 200 zł (słownie: dwieście złotych) za każdy dzień zwłoki w przypadku przekroczenia przez WYKONAWCĘ terminów szkoleń.
7. (...)
8. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **500 zł (słownie: pięćset złotych)** za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu specjalistycznych narzędzi serwisowych wymienionych w załączniku numer 3 do umowy.
9. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **200 zł (słownie: dwieście złotych)** za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu katalogów norm czasowych napraw w języku polskim. W przypadku konieczności rozliczenia napraw wykonanych w okresie braku dostarczenia przez WYKONAWCĘ katalogów norm czasowych – ZAMAWIAJĄCY obciąży WYKONAWCĘ kosztami robocizny wskazanymi przez Zamawiającego.
10. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną za niedostarczenie, w okresie gwarancji, w terminie określonym w Załączniku nr 9 do umowy §6 punkty 1) lub 2) części zamiennych niezbędnych do wykonywania napraw obsługi technicznych, w wysokości **200 zł (słownie: dwieście złotych)** za każdy dzień zwłoki, w stosunku do terminów określonych w Załączniku nr 9 do umowy §6 punkty 1) lub 2).
11. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w przypadku przekroczenia terminu naprawy lub obsługi technicznej autobusu przez serwis WYKONAWCY, wskazany w załączniku 9 do umowy w §9 ust.1 – w wysokości **200 zł (słownie: dwieście złotych)** za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.
12. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w przypadku przekroczenia terminu naprawy systemu monitoringu w autobusie przez serwis WYKONAWCY wskazany w załączniku 9 do umowy w §9 ust.2 – w wysokości **200 zł (słownie: dwieście złotych)** za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.
13. (...)

14. W przypadku odstąpienia od umowy z przyczyn leżących po stronie WYKONAWCY – WYKONAWCA zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU dodatkowo karę umowną w wysokości 10% (słownie: dziesięć procent) wartości brutto wynagrodzenia należnego WYKONAWCY z tytułu realizacji całego przedmiotu umowy (określonego w §8 ust.1 umowy).
15. W przypadku odstąpienia od umowy z przyczyn leżących po stronie ZAMAWIAJĄCEGO – ZAMAWIAJĄCY zapłaci WYKONAWCY karę umowną w wysokości 10% (słownie: dziesięć procent) wartości brutto wynagrodzenia należnego WYKONAWCY z tytułu realizacji całego przedmiotu umowy (określonego w §8 ust.1 umowy).
16. Łączna kwota kar umownych nałożonych przez Stronę, na podstawie niniejszej umowy nie może przekroczyć **20%** wynagrodzenia.

GWARANCJA JAKOŚCI

§7

8. Dodatkowo, jeżeli WYKONAWCA nie dotrzyma terminów wskazanych w ust. 6 zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU karę umowną w wysokości **1000 zł** (słownie: tysiąc złotych)

ODBIÓR PRZEDMIOTU UMOWY

§5

6. W przypadku stwierdzenia, że przedmiot umowy wskazany w §1 ust.1 umowy ma wady wskazane w §6 umowy, ZAMAWIAJĄCY wyznacza termin ich usunięcia. Po usunięciu wad – czynności odbioru powtarza się. Jeżeli WYKONAWCA nie dotrzyma terminu wskazanego przez ZAMAWIAJĄCEGO na usunięcie wad – zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU karę umowną w wysokości 0,02% (słownie: dwie setne procenta) wartości netto autobusu, którego dotyczy wada, za każdy dzień zwłoki.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy SIWZ w Załączniku nr 7 do SIWZ, § 5, ust.5, § 7, ust. 8 § 10, ust.1, 3, 4, 5, 8, 9. 10, 11, 12, 16 oraz w Załączniku nr 8 do SIWZ, , § 5, ust.5, § 7, ust. 8 § 10, ust.1, 3, 4, 5, 8, 9. 10, 11, 12, 16:

§10

1. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **0,16% (słownie: szesnaście setnych procenta)** łącznej wartości netto niedostarczonych w terminie wskazanym w §2 ust.1 umowy autobusów, za każdy dzień zwłoki w stosunku do tego terminu.
2. (...)
3. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **0,1% (słownie: jedna dziesiąta procenta)** łącznej wartości netto niedostarczonych w terminie autobusów, za każdy dzień zwłoki w wypełnieniu obowiązku wynikającego z § 3 ust. 3 (...).
4. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **300 zł (słownie: trzysta złotych)** za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego wadą objętą gwarancją uniemożliwiającą eksploatację autobusu w sposób bezpieczny i zgodny z jego przeznaczeniem.
5. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **1500 zł (słownie: tysiąc pięćset złotych)** za każdy autobus, za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego usterką o charakterze masowym, począwszy od 8 (słownie: ósmego) dnia przestoju autobusu, chyba, że WYKONAWCA dostarczy autobusy zastępcze w liczbie autobusów wyłączonych z eksploatacji z powodu usterki o charakterze masowym uniemożliwiającej eksploatację autobusu w sposób bezpieczny i zgodny z jego przeznaczeniem.
6. (...)
7. (...)
8. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **500 zł (słownie: pięćset złotych)** za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu specjalistycznych narzędzi serwisowych wymienionych w załączniku numer 3 do umowy.
9. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości **300 zł (słownie: trzysta złotych)** za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu katalogów norm czasowych napraw w języku polskim. W przypadku konieczności rozliczenia napraw wykonanych w okresie braku dostarczenia przez WYKONAWCĘ katalogów

norm czasowych – ZAMAWIAJĄCY obciąży WYKONAWCĘ kosztami robocizny wskazanymi przez Zamawiającego.

10. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną za niedostarczenie, w okresie gwarancji, w terminie określonym w Załączniku nr 9 do umowy §6 punkty 1) lub 2) części zamiennych niezbędnych do wykonywania napraw gwarancyjnych i obsług technicznych, w wysokości **300 zł (słownie: trzysta złotych)** za każdy dzień zwłoki, w stosunku do terminów określonych w Załączniku nr 9 do umowy §6 punkty 1) lub 2).
11. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w przypadku przekroczenia terminu naprawy lub obsługi technicznej autobusu przez serwis WYKONAWCY, wskazany w załączniku 9 do umowy w §9 ust.1 – w wysokości **300 zł (słownie: trzysta złotych)** za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.
12. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w przypadku przekroczenia terminu naprawy systemu monitoringu w autobusie przez serwis WYKONAWCY wskazany w załączniku 9 do umowy w §9 ust.2 – w wysokości **300 zł (słownie: trzysta złotych)** za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.
13. (...)
14. (...)
15. (...)
16. Łączna kwota kar umownych nałożonych przez Stronę, na podstawie niniejszej umowy nie może przekroczyć **45%** wynagrodzenia.

§7

8. Dodatkowo, jeżeli WYKONAWCA nie dotrzyma terminów wskazanych w ust. 6 zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU karę umowną w wysokości **1500 zł (słownie: tysiąc pięćset złotych)** za każdy dzień zwłoki za każdy autobus.

§5

6. W przypadku stwierdzenia, że przedmiot umowy wskazany w §1 ust.1 umowy ma wady wskazane w §6 umowy, ZAMAWIAJĄCY wyznacza termin ich usunięcia, nie dłuższy niż 14 dni, w szczególnie uzasadnionych przypadkach Zamawiający na umotywowany wniosek Wykonawcy, może ten termin przedłużyć. Po usunięciu wad – czynności odbioru powtarza się. Jeżeli WYKONAWCA nie dotrzyma terminu wskazanego przez ZAMAWIAJĄCEGO na usunięcie wad – zapłaci ZAMAWIAJĄCEMU karę umowną w wysokości **0,14% (słownie: czternaście setnych procenta)** wartości netto autobusu, którego dotyczą wady, za każdy dzień zwłoki.

125.) Zamawiający w załączniku nr 9 do SIWZ (OPZ – część 1) punkt 15.1.1 pisze:

15. Wyposażenie przestrzeni pasażerskiej.

15.1. Ilość miejsc pasażerskich:

15.1.1. Łączna ilość miejsc pasażerskich nie mniej niż - 80 przy normie dla osób stojących 6,7 osób/m².

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ (OPZ- część 2) punkt 15.1.1 pisze:

15. Wyposażenie przestrzeni pasażerskiej.

15.1. Ilość miejsc pasażerskich:

15.1.1. Łączna ilość miejsc pasażerskich nie mniej niż – 110 (sto dziesięć) przy normie dla osób stojących 6,7 osób/m².

Zwracamy się z wnioskiem aby liczba miejsc stojących była liczona zgodnie z Regulaminem 107 EKG ONZ czyli przy normie osób stojących 8 osób/m². Pozwoli to Wykonawcy na spełnienie wymogów SIWZ w zakresie łącznej liczby miejsc pasażerskich. W autobusie elektrycznym liczba miejsc jest ograniczona przez masę pojazdu większą niż w przypadku autobusu zasilanego silnikiem diesla, ze względu na urządzenia napędu elektrycznego i umieszczony na dachu pantograf.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy SIWZ w załącznikach nr 9 i 10 do SIWZ, punkt 15.1.1 oraz w załącznikach nr 11 i nr 12 punkt 24:

W załączniku nr 9 i 11:

15.1.1. łączna ilość miejsc pasażerskich nie mniej niż – 80 (osiemdziesiąt).

W załączniku nr 10 i 12:

15.1.1. łączna ilość miejsc pasażerskich nie mniej niż – 110 (sto dziesięć).

126.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ (OPZ) punkt 15.26 pisze:

Wyposażenie przestrzeni pasażerskiej

Dostosowany do montażu biletomatu.

1. Czy Zamawiający wymaga wyposażenia autobusu tylko w instalację do montażu biletomatu czy również w stelaż do montażu biletomatu?
2. Prosimy o podanie wymiarów biletomatu, pod którego montaż Wykonawca ma dostosować miejsce w przestrzeni pasażerskiej.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 61 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

127.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ (OPZ) punkt 22 opisuje klimatyzację.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza aby klimatyzacja kabina kierowcy była klimatyzowana przez frontbox z urządzenia klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż nie wskazuje szczegółowego rozwiązania co do sposobu realizacji klimatyzacji w kabinie kierowcy, wymaga aby kierowca miał możliwość sterowania klimatyzacją w kabinie kierowcy wg własnych potrzeb niezależnie od przestrzeni pasażerskiej. Zamawiający akceptuje zaproponowane w pytaniu rozwiązanie.

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

128.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ (OPZ) punkt 36.1.6 pisze:

36. Blokada uruchomienia autobusu przez osoby pod wpływem alkoholu.

36.1.6 do każdego urządzenia Wykonawca dostarczy zapas minimum 2000 szt. ustników.

Czy Wykonawca ma dostarczyć na cały kontrakt (w przypadku wyboru w części 1 i części 2) łącznie 48.000,00 sztuk ustników (24 sztuki autobusów x 2000 szt. ustników)? Czy może ilość 2000 szt. dotyczyć całego kontraktu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Wykonawca w przypadku otrzymania zamówienia na część 1 i część 2 musi dostarczyć łącznie 48000 szt. ustników.

129.) (19) Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km Roczny przebiegu w km
- Odległość trasa – zajezdnia
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem
- Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymogi SIWZ.

Odpowiedź Zamawiającego:

P.K.A. Gdynia		128 SN	133 SN	150 PN	190 SN	282 SN	N40 SN	N94 SN	
Ilość wymaganych autobusów	szt	5	5	6 + 2 dodatki	2	3	1	-	16 SN / 8 PN
Maksymalny przebieg dzienny linii	km	897,4	949,4	1779,8	932,3	286,4	45,5	14,1	suma wszystkich wozów na linii
Długość linii	km	23,347	16,983	15,015	8,027	13,967	16,936	11,121	możliwe różnice w kursach powrotnych
Maksymalna ilość kursów na linii		40	59	103	126	30	5	3	suma wszystkich kursów na linii
Średnia prędkość autobusu	km/h	22,9 13,6	20,3 13,0	24,6 15,4	20,5 11,9	24,4 17,0	29,0 19,0	28,4 28,4	kommunikacyjna eksploatacyjna
Odległość trasa - zajezdnia	km	9,985	6,992	12,149	7,641	1,533	1,533	1,533	
Przebieg roczny	km	260 615,6	330 953,5	616 798,3	295 883,2	174 365,7	16 426,7	4 768,5	na podstawie obecnie zalezanego kalendarza
Topografia - (średnie nachylenie/długość odcinka)	%/m	5.1 na 1000	4 na 900	4.6 na 750 3.8 na 2000	3.6 na 1800	4.9 na 900 3.9 na 1500	4.6 na 750	5.1 na 1000	brak szczegółowych danych
Lokalizacja ładowarek (na trasie)		JEDEN PRZYSTANEK KONGOWY	JEDEN PRZYSTANEK KONGOWY	DWA PRZYSTANKI KONGOWE	DWA PRZYSTANKI KONGOWE	JEDEN PRZYSTANEK KONGOWY	JEDEN PRZYSTANEK KONGOWY	-	
Odległość między ładowaniami	km	23,347	26,878	15,015	8,027	27,383	LINIA JEDNOKURSOWA	LINIA JEDNOKURSOWA	
Dostępny czas ładowania	h	0,32 - 0,57	0,22 - 0,47	0,15-0,27 0,21-0,43	0,05-0,23 0,12-0,23	0,16 - 0,26	0,12	-	OKOŁO

130.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ (OPZ) punkt 6 pisze:

6. System prekondycjonowania autobusu i magazynów energii.

UWAGA: Rodzaj zastosowanego prekondycjonowania autobusu i magazynów energii będzie jednym z kryteriów oceny ofert.

6.1. Dostarczone autobusy **muszą posiadać system prekondycjonowania autobusu i magazynów energii.**

6.2. Prekondycjonowanie oparte na usłudze która jest opisana w VDV 261 tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii.

6.3. Zamawiający dopuszcza inny sposób prekondycjonowania autobusu i magazynów energii niż ten opisany w pkt. powyżej.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza brak zaoferowania przez Wykonawcę rozwiązania technicznego pozwalającego na prekondycjonowanie autobusu i magazynów energii.

Zgodnie z kryteriami oceny ofert Zamawiający pisze:

W kryterium system prekondycjonowania autobusu i magazynów energii (PR) ocena zostanie dokonana w następujący sposób:

a) w przypadku nie zaoferowania przez Wykonawcę żadnego rozwiązania technicznego pozwalającego na prekondycjonowanie autobusu i magazynów energii – otrzyma **0** punktów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy poprzez usunięcie treści w punkcie 6.1 załączników nr 9 i 10 do SIWZ. Zamawiający potwierdza iż nie zaoferowanie przez Wykonawcę żadnego rozwiązania technicznego pozwalającego na prekondycjonowanie autobusu i magazynów energii – otrzyma **0** punktów.

131.) Zamawiający w załączniku nr 9 do SIWZ (OPZ) punkt 3.2 pisze:

Moc silnika/silników (sumaryczna) minimum 160 kW .

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ (OPZ) punkt 3.2 pisze:

Moc silnika/silników (sumaryczna) minimum 220 kW .

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli maksymalną moc netto silnika/silników zgodnie z terminologią zamieszczoną w dokumentach homologacyjnych pojazdu.

W homologacji typu pojazdu i dokumentach do rejestracji podawana moc silnika/silników jest wartością zmierzona podczas badań według Regulaminu 85 EKG. Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia autobus ma posiadać aktualne świadectwo homologacji typu pojazdu WE wydane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w punkcie 3.2 załączników nr 9 i 10 oraz w załącznikach nr 11 i nr 12 do SIWZ punkt 7.

Załącznik nr 9 i 11

3.2. Moc netto silnika/silników (sumaryczna) minimum 160 kW zgodnie z dokumentami homologacyjnymi autobusu.

Załącznik nr 10 i 12

3.2. Moc netto silnika/silników (sumaryczna) minimum 220 kW zgodnie z dokumentami homologacyjnymi autobusu.

132.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ (OPZ) punkt 21.2 pisze:

Szyby w drzwiach pojedyncze, przyciemniane, za wyjątkiem szyb w pierwszych drzwiach gdzie dopuszcza się szybę podwójną zabezpieczającą przed za parowaniem i zamarzaniem. Zamawiający dopuszcza zastosowanie elektrycznego podgrzewania szyb w pierwszych drzwiach w celu zabezpieczenia przed zamarzaniem i parowaniem lub zastosowanie nadmuchu ciepłego powietrza.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza aby tylko szyba w pierwszym skrzydle drzwi pierwszych była szybą podwójną.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w punkcie 21.2 załączników nr 9 i 10 do SIWZ oraz w załącznikach nr 11 i 12 do SIWZ punkt 38.

21.2. Szyby w drzwiach pojedyncze, przyciemniane, za wyjątkiem szyb w pierwszych drzwiach gdzie dopuszcza się szyby podwójne w obu skrzydłach drzwi zabezpieczające przed za parowaniem i zamarzaniem. Zamawiający dopuszcza zastosowanie elektrycznego podgrzewania szyb w obu skrzydłach pierwszych drzwiach w celu zabezpieczenia przed zamarzaniem i parowaniem lub zastosowanie nadmuchu ciepłego powietrza.

133.) Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ punkt 35 pisze:

*Bezpieczeństwo1 - Autobus **może być** wyposażony w system automatycznego wykrywania i tłumienia ognia.*

UWAGA: Zastosowanie bądź brak systemu automatycznego wykrywania i tłumienia ognia będzie jednym z kryteriów oceny ofert.

*Autobus **musi być** wyposażony w automatyczny system wykrywania i tłumienia ognia posiadający homologację, reagujący na każde miejscowe źródło ognia w miejscach potencjalnie zagrożonych pożarem.*

Prosimy o potwierdzenie, że autobus może być, a nie musi być wyposażony w system automatycznego wykrywania i tłumienia ognia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza że autobus może być, a nie musi być wyposażony w system automatycznego wykrywania i tłumienia ognia.

Zamawiający doprecyzował zapisy w punkcie 35.1 załącznika nr 10 do SIWZ.

35.1. Autobus może być wyposażony w automatyczny system wykrywania i tłumienia ognia posiadający homologację, reagujący na każde miejscowe źródło ognia w miejscach potencjalnie zagrożonych pożarem.

134.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, punkt III.3.4 pisze:

Wykonawca w terminie nie krótszym niż 90 (słownie: dziewięćdziesiąt) dni przed dniem dostawy autobusów przedstawi Zamawiającemu, w formie pisemnej pod rygorem nieważności, do uzgodnienia i

akceptacji harmonogram szkoleń (zawierający proponowane terminy szkoleń oraz czas trwania szkoleń) oraz szczegółowy program szkoleń. Zamawiający może żądać wprowadzenia zmian do harmonogramu szkoleń oraz programu szkolenia.

Czy Zamawiający zgodzi się aby Wykonawca mógł przedstawić harmonogram szkoleń na 30 dni przed dniem dostawy autobusów?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w punkcie III. 3.4 załączników nr 9 i nr 10 do SIWZ.

III.3.4. Wykonawca w terminie nie krótszym niż 60 (słownie: sześćdziesiąt) dni przed dniem dostawy autobusów przedstawi Zamawiającemu, w formie pisemnej pod rygorem nieważności, do uzgodnienia i akceptacji harmonogram szkoleń (zawierający proponowane terminy szkoleń oraz czas trwania szkoleń) oraz szczegółowy program szkoleń. Zamawiający może żądać wprowadzenia zmian do harmonogramu szkoleń oraz programu szkolenia.

135.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, punkt 6.8 pisze:

Wraz z autobusami Wykonawca dostarczy oprogramowanie (wraz z nieograniczoną czasowo licencją na jego użytkowanie i aktualizacje) i zainstaluje na zajezdni zamawiającego niezbędną infrastrukturę sprzętową z dwoma stanowiskami operatorskimi (w miejscu wskazanym przez zamawiającego) do zdalnego programowania prekondycjonowania autobusów.

Prosimy o dopuszczenie aby wykonawca dostarczył oprogramowanie do zdalnego prekondycjonowania z licencją na jego użytkowanie i aktualizacjami na okres 15 lat.

Oprogramowanie oraz jego aktualizacja jest towarem podlegającym wycenie i musi być mierzalne, bez wskazania okresu użytkowania wykonawca nie jest w stanie odpowiednio go wycenić.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ pkt 6.8:

6.8. Wraz z autobusami Wykonawca dostarczy oprogramowanie (wraz z licencją na jego użytkowanie) i zainstaluje na zajezdni zamawiającego niezbędną infrastrukturę sprzętową z dwoma stanowiskami operatorskimi (w miejscu wskazanym przez zamawiającego) do zdalnego programowania prekondycjonowania autobusów.

Zamawiający zmienił zapisy w załącznikach nr 7 i nr 8 wzory umów cz. 1 cz. 2 do SIWZ § 12, ust.2.

2. WYKONAWCA, w ramach wynagrodzenia określonego w §8 ust.1 umowy, udziela ZAMAWIAJĄCEMU na okres 20 lat poczynając od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy niewyłącznej, nieograniczonej terytorialnie licencji, nieograniczonej co do ilości obsługiwanych pojazdów, z prawem udzielenia sublicencji w przypadku zbycia przedmiotu umowy lub oddania przedmiotu umowy do korzystania na podstawie jakiegokolwiek stosunku prawnego, uprawniającej do korzystania ze wszystkich elementów dokumentacji związanej z dostarczonymi autobusami na następujących polach eksploatacji:

(...)

W zakresie aktualizacji oprogramowania zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

136.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, punkt 7.1 pisze:

Wraz z autobusami Wykonawca dostarczy oprogramowanie (wraz z nieograniczoną czasowo licencją na jego użytkowanie i aktualizację) i zainstaluje na zajezdni zamawiającego niezbędną infrastrukturę sprzętową do gromadzenia i przetwarzania poniżej opisanych parametrów pracy poszczególnych urządzeń autobusów i zliczania pasażerów.

Prosimy o dopuszczenie aby wykonawca dostarczył oprogramowanie do gromadzenia i przetwarzania parametrów pracy poszczególnych urządzeń autobusów i zliczania pasażerów z licencją na jego użytkowanie i aktualizacjami na okres 15 lat.

Oprogramowanie oraz jego aktualizacja jest towarem podlegającym wycenie i musi być mierzalne, bez wskazania okresu użytkowania wykonawca nie jest w stanie odpowiednio go wycenić.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 135 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania dotyczącego wymaganych licencji. Zamawiający wymaga licencji na takich samych zasadach dla każdego dostarczonego przez Wykonawcę oprogramowania.

137.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, punkt 19.1 pisze:

Kabina kierowcy typu zamkniętego z drzwiami wysokimi po prawej stronie miejsca kierowcy w górnej części (co najmniej od dolnego poziomu tablicy rozdzielczej) przeszklone, zamykanymi na zamek elektromagnetyczny z okienkiem do sprzedaży biletów i blatem do przyjmowania monet oraz otworami w szybie drzwi ułatwiającymi komunikację głosową z pasażerem.

Prosimy o dopuszczenie drzwi kabiny kierowcy zamykanych na zamek patentowy. Mechaniczny, patentowy zamek jest niezależny od działania instalacji elektrycznej ponieważ nie wymaga zasilania. Jego wymiana bądź naprawa jest o wiele prostsza i tańsza.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w punkcie 19.1 załączników nr 9 i nr 10 do SIWZ.

19.1. Kabina kierowcy typu zamkniętego z drzwiami wysokimi po prawej stronie miejsca kierowcy w górnej części (co najmniej od dolnego poziomu tablicy rozdzielczej) przeszklone, zamykanymi na zamek elektromagnetyczny lub mechaniczny z zamkiem patentowym z okienkiem do sprzedaży biletów i blatem do przyjmowania monet oraz otworami w szybie drzwi ułatwiającymi komunikację głosową z pasażerem.

138.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 15.20 pisze:

Bariera uchylająca się w obu kierunkach ograniczająca jazdę pasażerów na przednim pomoście – oddzielająca kabinę i przednie skrzydło pierwszych drzwi od przestrzeni pasażerskiej.

Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 19.5 pisze:

Zabudowa kabiny kierowcy powinna umożliwić pasażerom korzystanie z całej szerokości I drzwi (dwuskrzydłowe) w tym również z ich pierwszego skrzydła.

W opinii wykonawcy zapisy te są sprzeczne ze sobą. Barierek ma na celu ograniczenie przebywania pasażerów na przednim pomoście autobusu, a co za tym idzie pierwsze skrzydło drzwi pierwszych jest automatycznie wyłączone z użytkowania przez pasażerów. Wnioskujemy o wykreślenie zapisów w punkcie 19.5.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w punkcie 15.20 załączników nr 9 i nr 10 do SIWZ.

15.20. Bariera uchylająca się w obu kierunkach ograniczająca jazdę pasażerów na przednim pomoście – oddzielająca przednie skrzydło pierwszych drzwi od przestrzeni pasażerskiej.

Pozostałe zapisy SIWZ z tego pytania pozostają bez zmian.

139.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 19.3 pisze:

Półka na bilety - karnety, po lewej stronie przy oknie zamocowanie będzie uzgodnione z Zamawiającym.

Prosimy o dopuszczenie miejsca montażu półki na bilety–karnety na drzwiach kabiny kierowcy (po prawej stronie).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje zaproponowane rozwiązanie.

Zamawiający zmienił zapisy w punkcie 19.13 załączników nr 9 i nr 10 do SIWZ.

19.13. Półka na bilety - karnety, po lewej stronie przy oknie lub na wewnętrznej części drzwi kabiny kierowcy zamocowanie będzie uzgodnione z Zamawiającym.

140.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 10.10.1 pisze:

Oprogramowanie do obsługi systemu do bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury dostarczone zostanie wraz z nieograniczoną czasowo licencją na jego użytkowanie i aktualizację.

Prosimy o dopuszczenie aby wykonawca dostarczył oprogramowanie do obsługi systemu bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury w oponach z licencją na jego użytkowanie i aktualizację na okres 15 lat.

Oprogramowanie oraz jego aktualizacja jest towarem podlegającym wycenie i musi być mierzalne, bez wskazania okresu użytkowania wykonawca nie jest w stanie odpowiednio go wycenić.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ pkt 10.10.1:

10.10.1. Oprogramowanie do obsługi systemu do bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury dostarczone zostanie wraz z licencją na jego użytkowanie i aktualizację.

Zamawiający informuje iż zakres wymaganych licencji jest opisany w załącznikach nr 7 i nr 8 wzory umów cz. 1 cz. 2 do SIWZ § 12.

141.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 15.1.5 i 15.1.6 pisze:

*miejsca typu 1½ liczone będą jako pojedyncze.
nie więcej niż 4 siedzenia typu „1½”.*

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku spełnienia wymogu łącznej, minimalnej liczby miejsc siedzących Wykonawca nie musi stosować siedzeń 1½”.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w punkcie 15.1.5 załączników nr 9 i 10 do SIWZ.

15.1.5. miejsca typu „1½” liczone będą jako pojedyncze, w przypadku spełnienia wymogu łącznej, minimalnej liczby miejsc siedzących Wykonawca nie musi stosować siedzeń „1½”.

142.) Zamawiający w punkcie X.5 SIWZ pisze:

1) Rysunek rozmieszczenia elementów sterujących, wskaźników i kontrolki na desce rozdzielczej wraz z opisem funkcji. Rysunek należy przedstawić dla autobusów oferowanych w tej części zamówienia, na którą składana jest oferta.

Prosimy o rezygnację z wymogu dostarczania ww. dokumentów na etapie oferty przetargowej (składanej na wezwanie Zamawiającego) lub wyrażenie zgody aby Wykonawca mógł załączyć do dokumentacji ofertowej przykładowy rysunek rozmieszczenia elementów sterujących. Standardowo rozmieszczenie elementów sterujących na desce rozdzielczej jest uzgadniane wraz z Zamawiającym po podpisaniu umowy i może ulec zmianie podczas technicznych uzgodnień z Zamawiającym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usunął zapis w SIWZ.

143.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 4.3 pisze:

Możliwość ładowania z mocą ciągłą maksymalną minimum 300 kW

Prosimy o potwierdzenie, że chodzi o możliwość ładowanie do chwili wystąpienia objawów naładowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający w odpowiedzi nr 54 udzielił wyjaśnień w zakresie pytania.

144.) Zamawiający w załączniku nr 11 i 12 do SIWZ, w punkcie 9, wymaga podania pojemności dostępnej dla Użytkownika:

„podać pojemność użyteczną dostępną dla Użytkownika w kWh:”

Domyślnie energia użyteczna baterii podawana jest przy 0,2C. Prosimy o potwierdzenie, że wartość energii użytecznej w formularzu oferty ma być podana przy wskazanej wartości 0,2C.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

Zamawiający wyjaśnia iż chce znać ilość energii jaką będzie mógł wykorzystać z magazynów energii w dostarczonych autobusach w normalnych warunkach eksploatacji, Wykonawca powinien przyjąć wielkość współczynnika „C” na podstawie właściwości magazynów energii które są znane tylko Wykonawcy. Przyjęta wielkość współczynnika C powinna zapewnić bezpieczną i jak najdłuższą możliwość eksploataowania magazynów energii.

145.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 19.25 pisze:

Z możliwością zainstalowania i podłączenia kasy fiskalnej.

Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga okablowania oraz przygotowania uchwyty do montażu kasy fiskalnej?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 19.25.

19.25. Z możliwością zainstalowania i podłączenia kasy fiskalnej poprzez wskazanie miejsca podłączenia kasy do instalacji elektrycznej 24V autobusu.

146.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 38 pisze:

Bezpieczeństwo2 - Autobus może być wyposażony w systemy poprawiające bezpieczeństwo jazdy:

Prosimy o potwierdzenie, że wymogi dotyczące aktywnego tempomatu oraz asystenta kontroli prawej strony są zalecane, a nie wymagane.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że wymogi dotyczące aktywnego tempomatu oraz asystenta kontroli prawej strony są zalecane - nie są wymagane. Zastosowanie lub nie zastosowanie rozwiązań opisanych w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 38 stanowi jedno z kryteriów oceny oferty za które przyznawane są punkty.

147.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 10.10 pisze:

W autobusach zamontowany musi być system bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury w oponach (każdego koła indywidualnie) oraz prezentację tych parametrów na wyświetlaczu w kabinie kierowcy, a także informowanie o przekroczeniu progów bezpieczeństwa. System powinien posiadać czujnik/czujniki ciśnienia i temperatury z możliwością ich przekładania w przypadku wymiany opon (czujniki muszą być również zamontowane w dostarczonych kołach zapasowych). Ponadto, autobusy muszą mieć możliwość łatwej obsługi, diagnozy i konfiguracji systemu poprzez dostarczony wraz z pojazdami jeden komplet narzędzi, testera i oprogramowania, w tym do obsługi zewnętrznej opon jako pojazdów flotowych. Obsługa flotowa ma polegać na indywidualnej diagnostyce pracy opon w każdym autobusie (co najmniej ciśnienia i temperatury), oraz raportowaniu tego stanu po zjeździe na zajezdnię poprzez sieć Wi-Fi (z wykorzystaniem systemu opisanego w rozdz. II pkt.7) za pomocą programu umożliwiającego odczyt

zarejestrowanych parametrów. Autobusy mają być wyposażone w łatwo dostępne złącze diagnostyczne, a dostęp do złącz powinien być zagwarantowany bez konieczności demontażu elementów pojazdu.

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym parametry systemu bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury w oponach będą prezentowane na wyświetlaczu pulpitu kierowcy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje iż nie wskazuje konkretnego urządzenia na jakim ma być dostępna informacja o parametrach. Wymaga jedynie aby była ona dostępna w kabinie kierowcy. Zamawiający akceptuje odczyt parametrów opon na wyświetlaczu pulpitu kierowcy.

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

148.) Zamawiający w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 19.24 pisze:

Wyposażona w gniazdo zapalniczki 12 V DC oraz w jedną ładowarkę telefonu komórkowego oraz innych urządzeń mobilnych z portem USB (typ A) 5 V, 1 – 2 A. w zasięgu kierowcy.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga ładowarki USB z pojedynczym gniazdem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ, w punkcie 19.24

19.24. Wyposażona w gniazdo zapalniczki 12 V DC oraz w jedną ładowarkę telefonu komórkowego oraz innych urządzeń mobilnych z podwójnym portem USB (typ A) 5 V, 1 – 2 A. w zasięgu kierowcy.

149.) Zamawiający w załączniku nr 9 do SIWZ, w punkcie 15.1.1 pisze:

łączna ilość miejsc pasażerskich nie mniej niż - 80 przy normie dla osób stojących 6,7 osób/m².

Ze względu na zwiększoną masę pojazdu poprzez napęd elektryczny i pantograf oraz dodatkowe wyposażenie wymagane w SIWZ, zwracamy się z prośbą o dopuszczenie całkowitej liczby miejsc pasażerskich nie mniej niż 70 pasażerów. Ze względów homologacyjnych, biorąc pod uwagę masę pojazdu oraz jej rozkład na osie a także dopuszczalne masy całkowite nie ma możliwości zmieszczenia pasażerów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 9 do SIWZ, w punkcie 15.1.1:

15.1.1. łączna ilość miejsc pasażerskich nie mniej niż — 80 (osiemdziesiąt).

Wymóg łącznej ilości miejsc pasażerskich pozostaje bez zmian.

150.) Zamawiający w paragrafie 9 ust.3a) warunków umowy dotyczących części 1 i części 2, pisze:

część I wynagrodzenia (zaliczka) w kwocie.....złotych netto (25% wynagrodzenia netto) płatna będzie do 6 miesięcy od zawarcia umowy. Warunkiem zapłaty pierwszej części wynagrodzenia jest stwierdzenie przez 2 (dwóch) przedstawicieli Zamawiającego wyprodukowania przez Wykonawcę wszystkich magazynów energii niezbędnych do prawidłowej realizacji Przedmiotu Umowy.

Zwracamy się z wnioskiem aby część I wynagrodzenia (zaliczka) mogła być płatna w terminie do 8 miesięcy od zawarcia umowy. Nasza prośba podyktowana jest wydłużonymi terminami dostaw dla komponentów jakimi są magazyny energii.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załącznikach nr 7 i 8 do SIWZ, w § 9, ust. 3 lit. a) i lit. b):

a) część I wynagrodzenia (zaliczka) w kwocie.....złotych netto (25% wynagrodzenia netto) płatna będzie do 7 miesięcy od zawarcia umowy. Warunkiem zapłaty pierwszej części wynagrodzenia jest stwierdzenie przez 2 (dwóch) przedstawicieli Zamawiającego wyprodukowania przez Wykonawcę wszystkich magazynów energii

niezbędnych do prawidłowej realizacji Przedmiotu Umowy. W celu potwierdzenia realizacji powyżej określonego warunku wypłaty pierwszej części wynagrodzenia, zostanie sporządzony protokół z oględzin okazanych magazynów energii, podpisany przez upoważnionych przedstawicieli Wykonawcy i Zamawiającego. Podpisany bez zastrzeżeń protokół z oględzin, potwierdzający spełnienie powyżej opisanego warunku, będzie podstawą do wystawienia faktury przez Wykonawcę, która płatna będzie w terminie 30 (słownie: trzydziestu) dni od daty jej dostarczenia do Zamawiającego.

b) część II wynagrodzenia (zaliczka) w kwocie..... złotych netto (25 % wynagrodzenia netto) płatna będzie do 9 miesięcy od zawarcia umowy. Warunkiem zapłaty drugiej części wynagrodzenia jest stwierdzenie przez 2 (dwóch) przedstawicieli Zamawiającego wyprodukowania pierwszego nadwozia– bez wyposażenia. W celu potwierdzenia realizacji powyżej określonego warunku wypłaty drugiej części wynagrodzenia, zostanie sporządzony protokół z oględzin, podpisany przez upoważnionych przedstawicieli Wykonawcy i Zamawiającego. Podpisany bez zastrzeżeń protokół z oględzin, potwierdzający spełnienie powyżej opisanego warunku, będzie podstawą do wystawienia faktury przez Wykonawcę, która płatna będzie w terminie 30 (słownie: trzydziestu) dni od daty jej dostarczenia do Zamawiającego.

151.) Zamawiający w zał. nr 9 do SIWZ pkt 10.10.1 oraz zał. nr 10 do SIWZ pkt 10.10.1 napisał:

Oprogramowanie do obsługi systemu do bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury dostarczone zostanie wraz z nieograniczoną czasowo licencją na jego użytkowanie i aktualizację.

oraz w zał. nr 9 do SIWZ 26.4.1:

Program diagnostyczny do obsługi centralnego układu smarowniczego dostarczony zostanie wraz z nieograniczoną czasowo licencją na jego użytkowanie i aktualizację.

z kolei w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §1 ust. 2 lit.d napisał:

- programu do obsługi systemu bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury ogumienia wraz z licencją na jego użytkowanie na 2 (słownie: dwóch) stanowiskach oraz jego aktualizację, w ramach wynagrodzenia określonego w § 8 ust. 1 Umowy, na zasadach określonych w §12 umowy. Aktualizacja będzie w okresie 15 (słownie: piętnastu) lat od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy;

- programu do obsługi systemu centralnego układu smarowniczego wraz z licencją na jego użytkowanie na 1 (słownie: jednym) stanowisku oraz jego aktualizację, w ramach wynagrodzenia określonego w § 8 ust. 1 Umowy, na zasadach określonych w §12 umowy. Aktualizacja będzie w okresie 15 (słownie: piętnastu) lat od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy;

oraz w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §12 ust. 1 napisał:

Dokumentacja i oprogramowanie stanowiące przedmiot niniejszej umowy, szczegółowo opisany w §1 ust. 2 przekazane ZAMAWIAJĄCEMU będą, bez dodatkowego wynagrodzenia, na bieżąco aktualizowane, przez okres 15 lat poczynwszy od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga licencji na okres 15 lat.
2. Standardowo przekazywana dokumentacja i oprogramowanie diagnostyczne w chwili przekazywania pojazdu są najbardziej aktualne i zgodne z dostarczaną partią autobusów. Nie wszystkie oprogramowania diagnostyczne wymagają aktualizacji w celu poprawnej obsługi partii autobusów. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że dokumentacja i oprogramowanie diagnostyczne nie muszą być aktualizowane jeśli nie ogranicza to w żaden sposób jej funkcjonalności dla dostarczonych pojazdów

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ pkt 10.10.1:

10.10.1. Oprogramowanie do obsługi systemu do bieżącej kontroli ciśnienia i temperatury dostarczone zostanie wraz z licencją na jego użytkowanie i aktualizację.

W zakresie części pytania: „oraz w zał. nr 9 do SIWZ 26.4.1: *Program diagnostyczny do obsługi centralnego układu smarowniczego dostarczony zostanie wraz z nieograniczoną czasowo licencją na jego użytkowanie i aktualizację.*” Zamawiający wskazuje iż nie ma w załączniku nr 9 do SIWZ OPZ cz 1 punktu 26.4.1..

W odpowiedzi nr 135 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania dotyczącego wymaganych licencji. Zamawiający wymaga licencji na takich samych zasadach dla każdego dostarczonego przez Wykonawcę oprogramowania.

152.) Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona (np. licencja powszechnie użytkowanego systemu operacyjnego MS Windows). Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, iż jeżeli treść licencji będzie integralną częścią oprogramowania, to Zamawiający dopuszcza taką formę dostarczenia licencji.

153.) Zamawiający w zał. nr 9 do SIWZ III.3 oraz w zał. nr 10 do SIWZ III.3 napisał:

Wykonawca zobowiązuje się do przeprowadzenia szkoleń teoretycznych i praktycznych 40 (słownie: czterdziestu) osób wskazanych przez Zamawiającego w zakresie niezbędnym do zapewnienia prawidłowej eksploatacji, obsługi i naprawy [wymiana poszczególnych części, naprawy silnika trakcyjnego, naprawy napędu trakcyjnego, klimatyzacja, magazyny energii elektrycznej] oferowanych autobusów. Szkolenia będą przeprowadzone w czterech grupach liczących 10 (słownie: dziesięć) osób każda.

oraz w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §1 ust. 2 I lit. I napisał:

przeprowadzenie szkoleń teoretycznych i praktycznych dla 40 (słownie: czterdziestu) osób wskazanych przez ZAMAWIAJĄCEGO w zakresie niezbędnym do zapewnienia prawidłowej eksploatacji, obsługi i naprawy dostarczanych autobusów;

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga przeszkolenia 40 osób w przypadku, gdy ten sam Wykonawca uzyska zamówienie na część I i część II. Jeśli Wykonawca otrzyma zamówienie na jedną część, to liczba osób do przeszkolenia będzie odpowiednio mniejsza.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż ilość osób do przeszkolenia będzie taka sama (40), natomiast Wykonawca w przypadku otrzymania zamówienia na obie części może połączyć szkolenia dla części 1 i części 2 w jedno wspólne szkolenie dla obu części.

154.) 1) Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów posiadają uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.
2) Prosimy o potwierdzenie, że zakres wymaganych szkoleń ma być zgodny z zakresem udzielonej autoryzacji udzielonej przez producenta pojazdu.

Odpowiedź Zamawiającego:

- 1) Osoby skierowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadać uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.
- 2) Zakres wymaganych szkoleń musi być zgodny z zakresem udzielonej autoryzacji oraz wiedzą jak będzie niezbędna przez cały okres eksploatacji dostarczonych autobusów.

155.) (45) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ §1 ust. 2 lit. d oraz zał. nr 8 do SIWZ §1 ust. 2 lit. d napisał:

Każdy z kompletów musi obejmować pełną diagnostykę oferowanych autobusów oraz wszystkich zamontowanych w autobusach zespołów wraz z licencją na jego/ich użytkowanie na 1 (słownie: jednym) stanowisku oraz ich uaktualnianie na zasadach określonych w §12 umowy. Aktualizacja będzie w okresie 15 (słownie: piętnastu) lat od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy.

Zamawiający wymaga urządzenia do pełnej diagnozy autobusu i zamontowanych w nim zespołów. Zapis w obecnej postaci może prowadzić do nieporozumień. Zamawiający nie zdefiniował co oznacza pełna diagnoza. Zwyczajowo przez diagnozę rozumiemy rozpoznanie istniejącego stanu rzeczy i jego przyczyn, określenie jego fazy obecnej oraz przewidywanego dalszego rozwoju. Stanowi podstawę racjonalnego podejmowania decyzji i działania.

Wobec tego prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga urządzenia diagnostycznego umożliwiającego diagnozę zgodnie z zakresem udzielonej autoryzacji na potrzeby wewnętrzne.

W razie braku potwierdzenia prosimy o przedstawienie zakresu wymaganej funkcjonalności oraz zakresu diagnozy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż wymaga dostarczenia urządzenia lub urządzeń diagnostycznych niezbędnych do przeprowadzania napraw i przeglądów wszystkich zamontowanych w dostarczonych autobusach urządzeń które tego wymagają w zakresie niezbędnym do bezpiecznej i prawidłowej eksploatacji autobusów. Zamawiający będzie wykorzystywał dostarczone urządzenie lub urządzenia na potrzeby wewnętrzne.

156.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §1 ust. 2 lit. h napisał:

W skład specjalistycznych narzędzi serwisowych musi wchodzić: dostarczona i zamontowana przez Wykonawcę w miejscu wskazanym przez Zamawiającego jedna suwnica natorowa o nośności minimum 500kg umożliwiająca przenoszenie elementów zamontowanych na dachu autobusu na poziom posadzki warsztatu

Prosimy wskazać jakich równoważnych narzędzi wymaga Zamawiający z podaniem ich nazwy i numeru katalogowego z ogólnodostępnych katalogów dostawców. Jest to informacja konieczna do przygotowania oferty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż oczekuje dostarczenia „specjalistycznych narzędzi serwisowych” tzn. takich które nie są powszechnie dostępne na rynku narzędzi a z punktu widzenia Wykonawcy autobusów i udzielonej autoryzacji są niezbędne do prawidłowych napraw dostarczonych autobusów.

157.) Zamawiający w zał. nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 1.2 i 1.3 napisał:

6.4. *Z gwarancji jakości dopuszcza się wyłączenie jedynie następujących materiałów eksploatacyjnych:*

6.4.1. *wkłady filtrów,*

6.4.2. *płyny eksploatacyjne: olej przekładniowy, olej hydrauliczny, płyn chłodzący, płyn do spryskiwacza,*

6.4.3. *smary,*

6.4.4. *szkło (szyby, lusterka) przy uszkodzeniach mechanicznych.*

6.5. *Z gwarancji jakości dopuszcza się wyłączenie jedynie niżej wymienionych części, które podczas eksploatacji autobusów, zgodnie z ich przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi, ulegają normalnemu zużyciu. Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji podanego odpowiednio poniżej:*

6.5.1. *akumulatory [nie mniej niż 24 (słownie: dwadzieścia cztery) miesiące od daty podpisania przez ZAMAWIAJĄCEGO Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy];*

6.5.2. *amortyzatory [nie mniej niż 24 (słownie: dwadzieścia cztery) miesiące od daty podpisania przez ZAMAWIAJĄCEGO Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy];*

6.5.3. *ogumienie [nie mniej niż 120 000 km (słownie: sto dwadzieścia tysięcy kilometrów)];*

1.3.4 *materiał na siedzeniach pasażerskich - wyłącznie w zakresie: odporności na ścieranie, przetarcie, wytarcie minimum okres gwarancji na cały autobus od daty podpisania przez ZAMAWIAJĄCEGO Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy.*

Czy zamawiający zgodzi się na rozszerzenie powyższej listy o pozostałe materiały eksploatacyjne oraz części ulegające zużyciu takie jak:

- bezpieczniki
 - tarcze i klocki hamulcowe
 - pióra wycieraczek
- Niewykluczenie ww. części eksploatacyjnych, może wiązać się ze wzrostem ceny przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający rozszerzył katalog w załącznikach nr 4 do umów numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust.

1.2:

(...)

- 1.2.5. bezpiecznik do 30 A,
- 1.2.6. tarcze i klocki hamulcowe,
- 1.2.7. pióra wycieraczek.

158.) Zamawiający w zał. nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 1.14 napisał:

W okresie gwarancji, w przypadku naprawy autobusu trwającej dłuższej niż okres 5 (słownie: pięciu) dni roboczych –WYKONAWCA zobowiązuje się do dostarczenia autobusu zastępczego o podobnych parametrach technicznych do autobusu wymagającego naprawy, na cały okres trwania naprawy, chyba że inne postanowienia umowne pomiędzy stronami stanowią inaczej.

oraz w zał. nr 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §6 ust. 2 i 3 napisał:

2. *W przypadku przekroczenia terminów dostawy części zamiennych o 5 (słownie: pięć) dni w stosunku do terminów o których mowa w ust.1 pkt. 1) i 2), WYKONAWCA na wniosek ZAMAWIAJĄCEGO będzie zobowiązany do dostarczenia ZAMAWIAJĄCEMU autobusu zastępczego na cały okres wyłączenia autobusu (którego dotyczą części zamienne) z eksploatacji w terminie 5 (słownie: pięciu) dni roboczych od daty przesłania wniosku do WYKONAWCY w formie pisemnej, elektronicznej – w zależności od wyboru ZAMAWIAJĄCEGO.*

3. *Autobus zastępczy o którym mowa w ust.2 niniejszego paragrafu musi spełniać graniczne parametry techniczno-użytkowe szczegółowo opisane w załączniku numer 1 do umowy.*

oraz w zał. nr 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §10 ust.1 i 2 napisał:

1. *W przypadku okresu wykonywania naprawy lub obsługi technicznej autobusu przez serwis WYKONAWCY dłuższego od wskazanego w §9 ust.1, WYKONAWCA na wniosek ZAMAWIAJĄCEGO będzie zobowiązany do dostarczenia ZAMAWIAJĄCEMU autobusu zastępczego na cały okres wyłączenia autobusu z eksploatacji w terminie 5 (słownie: pięciu) dni roboczych od daty przesłania wniosku do WYKONAWCY w formie pisemnej, elektronicznej – w zależności od wyboru ZAMAWIAJĄCEGO.*

2. *Autobus zastępczy, o którym mowa w ust.1 niniejszego paragrafu, musi spełniać graniczne parametry techniczno-użytkowe szczegółowo opisane w załączniku numer 1 do umowy.*

Z powodu małej ilości występujących na rynku autobusów z napędem elektrycznym Wykonawca może nie być w stanie zapewnić autobusu zastępczego. Mając na uwadze zapewnienie ciągłości usług przewozowych, inni Zamawiający w podobnych postępowaniach dopuszczają w zastępstwie zapewnienie autobusów spalinowych. Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy spalinowe, spełniające min. normę Euro5?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dodał zapisy w załącznikach nr 4 do umów numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II, ust. 1.14.

1.14. W okresie gwarancji, w przypadku naprawy autobusu trwającej dłuższej niż okres 5 (słownie: pięciu) dni roboczych –WYKONAWCA zobowiązuje się do dostarczenia autobusu zastępczego o podobnych parametrach technicznych do autobusu wymagającego naprawy, na cały okres trwania naprawy, chyba że inne postanowienia umowne pomiędzy stronami stanowią inaczej. Zamawiający dopuszcza dostarczenie autobusu zastępczego który musi spełniać minimalne wymagania:

1.14.1. napęd hybrydowy lub Diesla w obu przypadkach musi spełniać normę czystości spalin minimum EURO VI.

1.14.2. Poniższe parametry jak w autobusie zastępowanym:

- układ i ilość drzwi,
- długość,
- ilość miejsc pasażerskich,
- system informacji pasażerskiej współpracujący z infrastrukturą systemów informacji pasażerskiej posiadaną przez Zamawiającego.

Zamawiający dodał zapisy w załącznikach nr 9 do umów numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II, ust. §6 ust. 3.

3. Autobus zastępczy o którym mowa w ust.2 niniejszego paragrafu musi spełniać graniczne parametry techniczno-użytkowe szczegółowo opisane w załączniku numer 1 do umowy. Zamawiający dopuszcza dostarczenie autobusu zastępczego który musi spełniać minimalne wymagania:

3.1 napęd hybrydowy lub Diesla w obu przypadkach musi spełniać normę czystości spalin minimum EURO VI.

3.2 Poniższe parametry jak w autobusie zastępowanym:

- układ i ilość drzwi,
- długość,
- ilość miejsc pasażerskich,
- system informacji pasażerskiej współpracujący z infrastrukturą systemów informacji pasażerskiej posiadaną przez Zamawiającego.

Zamawiający dodał zapisy w załącznikach nr 9 do umów numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. §10 ust. 2.

2. Autobus zastępczy o którym mowa w ust.1 niniejszego paragrafu musi spełniać graniczne parametry techniczno-użytkowe szczegółowo opisane w załączniku numer 1 do umowy. Zamawiający dopuszcza dostarczenie autobusu zastępczego który musi spełniać minimalne wymagania:

2.1 napęd hybrydowy lub Diesla w obu przypadkach musi spełniać normę czystości spalin minimum EURO VI.

2.2 Poniższe parametry jak w autobusie zastępowanym:

- układ i ilość drzwi,
- długość,
- ilość miejsc pasażerskich,
- system informacji pasażerskiej współpracujący z infrastrukturą systemów informacji pasażerskiej posiadaną przez Zamawiającego.

159.) Zamawiający w zał. nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 1.15 napisał:

WYKONAWCA zobowiązuje się do dokonywania w całym okresie gwarancji – w okresach miesięcznych przeglądu zainstalowanych urządzeń monitoringu i systemu informacji pasażerskiej.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga przeprowadzania przeglądów zgodnie z dokumentacją producenta.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załącznikach nr 4 do umów numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 1.15.

1.15. WYKONAWCA zobowiązuje się do dokonywania w całym okresie gwarancji – w okresach miesięcznych przeglądu zainstalowanych urządzeń monitoringu i systemu informacji pasażerskiej w zakresie zgodnym z dokumentacją Wykonawcy.

160.) Zamawiający w zał. nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 4.1.1 napisał:

udzielenia autoryzacji wewnętrznej na wykonywanie usług technicznych, okresowych przeglądów technicznych, napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz napraw odtworzeniowych (powypadkowych), wszystkich elementów, zakupionych autobusów na warunkach określonych załączniku nr 9 do Umowy ;

oraz w załączniku numer 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §1 napisał:

WYKONAWCA udziela autoryzacji ZAMAWIAJĄCEMU (zwanemu dalej także „ASO”) na wykonywanie obsługi technicznych, okresowych przeglądów technicznych, napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych oraz napraw odtworzeniowych (powypadkowych), zwanych także w dalszej treści umowy „naprawami i obsługami technicznymi” autobusów marki typ nazwa handlowa.....symbolinne oznaczenie autobusów (jeżeli dotyczy) wyprodukowanych przez (zwanych w dalszej treści umowy także „autobusami”).

Prosimy doprecyzować, że Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, takich jak niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej oraz zespołów napędowych (silnik, skrzynia biegów, most napędowy) uszkodzonych w wyniku zdarzenia drogowego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

161.) Zamawiający w załączniku numer 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §7 ust.1 napisał:

1. Każdorazowo, w okresie gwarancji, o wystąpieniu konieczności wykonania naprawy ZAMAWIAJĄCY informuje WYKONAWCĘ pocztą elektroniczną na adres e-mail:

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

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający uzupełnił treść w załączniku numer 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §7 ust.1.

1. Każdorazowo, w okresie gwarancji, o wystąpieniu konieczności wykonania naprawy ZAMAWIAJĄCY informuje WYKONAWCĘ pocztą elektroniczną na adres e-mail: lub inny udostępniony Zamawiającemu przez Wykonawcę w ramach otrzymanego wynagrodzenia system zgłoszeń za pośrednictwem Internetu – wg wyboru Zamawiającego.

162.) Zamawiający w załączniku numer 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §7 ust. 3 napisał:

Za wykonaną naprawę ZAMAWIAJĄCY obciąży WYKONAWCĘ, zgodnie z katalogiem norm czasowych napraw, kosztami robocizny według stawki 130 zł (słownie: sto trzydzieści złotych) netto za 1 (słownie: jedną) roboczogodzinę.

Stawka jest wygórowana w stosunku do podobnych postępowań na rynku polskim. Nieproporcjonalnie wysoka stawka rozliczeniowa powoduje podwyższenie ceny ofertowej każdego pojazdu. W związku z tym, wnioskujemy o zmniejszenie tej stawki do 100 zł netto za 1 roboczogodzinę.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

163.) Zamawiający w załączniku numer 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §8 ust. 3 i 4 napisał:

3. W przypadku konieczności wykonania naprawy lub obsługi technicznej w serwisie WYKONAWCY, WYKONAWCA jest zobowiązany do poniesienia kosztów:

- a) dostarczenie autobusu do naprawy lub obsługi technicznej do serwisu WYKONAWCY,
- b) dostarczenia autobusu po naprawie lub obsłudze technicznej z serwisu WYKONAWCY do miejsca wskazanego przez ZAMAWIAJĄCEGO na terenie miasta Gdyni.

4. Koszty, o których mowa w ust.3 niniejszego paragrafu, obejmują także koszty holowania (jeżeli będzie to konieczne) autobusu do serwisu WYKONAWCY i z serwisu WYKONAWCY do miejsca wskazanego przez ZAMAWIAJĄCEGO na terenie miasta Gdyni.

Prosimy o potwierdzenie, że powyższe dotyczy napraw lub obsługi technicznych objętych gwarancją.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku numer 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §8 ust.3.

3. W przypadku konieczności wykonania naprawy lub obsługi technicznej objętej gwarancją w serwisie WYKONAWCY, WYKONAWCA jest zobowiązany do poniesienia kosztów:

(...)

164.) Zamawiający w załączniku numer 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §6 ust. 1 napisał:

1. WYKONAWCA zobowiązuje się do:

1) dostarczania, w okresie gwarancji części zamiennych niezbędnych do wykonywania napraw i obsługi technicznych objętych gwarancją w terminie 2 (słownie: dwóch) dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania pocztą elektroniczną na adres e-mail: lub za pomocą sklepu internetowego prowadzonego przez WYKONAWCĘ - pocztą elektroniczną na adres e-mail: W przypadku części zamiennych nie występujących w standardowym obrocie termin dostawy części zamiennych może ulec zmianie wyłącznie za zgodą ZAMAWIAJĄCEGO przesłaną pocztą elektroniczną lub pisemnej;

2) dostarczania, w okresie gwarancji części zamiennych nieobjętych gwarancją do wykonywania napraw i obsługi technicznych w terminie 4 (słownie: czterech) dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania pocztą elektroniczną na adres e-mail: lub za pomocą sklepu internetowego prowadzonego przez WYKONAWCĘ - pocztą elektroniczną na adres e-mail: W przypadku części zamiennych nie występujących w standardowym obrocie termin dostawy może ulec zmianie wyłącznie za zgodą ZAMAWIAJĄCEGO przesłaną pocztą elektroniczną lub pisemnej;

Prosimy o potwierdzenie, że w szczególnych przypadkach, części nie występujących w katalogu lub w standardowym obrocie, tj. takich zespołów i podzespołów jak: silnik trakcyjny, oś napędowa, przednia oś, bateria trakcyjna, elementy elektrycznego układu napędowego, elementy kratownicy, odbieraki itp. termin dostawy wynosić będzie do 30 dni kalendarzowych po wcześniejszym uzgodnieniu oraz zgodą obu stron.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku numer 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §6 ust. 1.

1. WYKONAWCA zobowiązuje się do:

1) dostarczania, w okresie gwarancji części zamiennych niezbędnych do wykonywania napraw i obsługi technicznych objętych gwarancją w terminie 4 (słownie: czterech) dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania pocztą elektroniczną na adres e-mail: lub za pomocą sklepu internetowego prowadzonego przez WYKONAWCĘ - pocztą elektroniczną na adres e-mail: W przypadku części zamiennych nie występujących w standardowym obrocie termin dostawy części zamiennych może ulec wydłużeniu do 30 dni za zgodą obu stron wyrażoną w formie pisemnej;

2) dostarczania, w okresie gwarancji części zamiennych nieobjętych gwarancją do wykonywania napraw i obsługi technicznych w terminie 10 (słownie: dziesięciu) dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania pocztą elektroniczną na adres e-mail: lub za pomocą sklepu internetowego prowadzonego przez WYKONAWCĘ - pocztą elektroniczną na adres e-mail: W przypadku części zamiennych nie występujących w standardowym obrocie termin dostawy może ulec wydłużeniu do 30 dni za zgodą obu stron wyrażoną w formie pisemnej;

(...)

165.) Zamawiający w zał. nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 3.1 napisał:

za usterkę masową uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z winy WYKONAWCY, które zostały ujawnione, w co najmniej 20% (słownie: dwadzieścia procent) dostarczonych pojazdów, w okresie 12 (słownie: dwunastu) następujących kolejno po sobie miesięcy w okresie gwarancji na cały pojazd.

Prosimy o potwierdzenie, że zapis ma zastosowanie tylko w okresie gwarancji na cały pojazd.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza iż zapis ma zastosowanie tylko w okresie gwarancji na cały pojazd.

166.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §10 ust. 4 napisał:

4. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego wadą objętą gwarancją.

1. Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana za każdy dzień roboczy przestoju autobusu, tj. dzień od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.
2. Prosimy o potwierdzenie, że przestój autobusu będzie uzasadniony względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Kara będzie naliczana za każdy dzień kalendarzowy przestoju autobusu.
2. Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ §10 ust. 4.

4. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 300 zł (słownie: trzysta złotych) za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego wadą objętą gwarancją uniemożliwiającą eksploatację autobusu w sposób bezpieczny i zgodny z jego przeznaczeniem.

167.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §10 ust. 5 napisał:

5. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 2500 zł (słownie: dwa tysiące pięćset złotych) za każdy autobus, za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego usterką o charakterze masowym, począwszy od 8 (słownie: ósmego) dnia przestoju autobusu, chyba, że WYKONAWCA dostarczy autobusy zastępcze w liczbie autobusów wyłączonych z eksploatacji z powodu usterki o charakterze masowym.

1. Kara ta jest rażąco wygórowana. Jej wysokość powinna zostać istotnie zredukowana. Proponowana stawka rynkowa takiej kary to 1500zł za każdy autobus za każdy dzień roboczy przestoju autobusu spowodowanego usterką o charakterze masowym.
2. Prosimy o potwierdzenie, że przestój autobusu będzie uzasadniony względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.
3. Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana za każdy dzień roboczy przestoju autobusu, tj. dzień od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. W odpowiedzi nr 124 udzielono wyjaśnień w zakresie tej części pytania.
2. Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ §10 ust. 5.

5. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 1500 zł (słownie: tysiąc pięćset złotych) za każdy autobus, za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego usterką o charakterze masowym, począwszy od 8 (słownie: ósmego) dnia przestoju autobusu, chyba, że WYKONAWCA dostarczy autobusy

zastępcze w liczbie autobusów wyłączonych z eksploatacji z powodu usterki o charakterze masowym uniemożliwiającej eksploatację autobusu w sposób bezpieczny i zgodny z jego przeznaczeniem.

3. Kara będzie naliczana za każdy dzień kalendarzowy przestoju autobusu.

168.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §10 ust. 6 napisał:

6. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 200 zł (słownie: dwieście złotych) za każdy dzień zwłoki w przypadku przekroczenia przez WYKONAWCĘ terminów szkoleń.

Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana za każdy dzień roboczy zwłoki, tj. dzień od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Kara będzie naliczana za każdy dzień kalendarzowy zwłoki.

169.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §10 ust. 8 i 9 napisał:

8. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 1000 zł (słownie: tysiąc złotych) za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu specjalistycznych narzędzi serwisowych wymienionych w załączniku numer 3 do umowy.

9. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki w dostarczeniu katalogów norm czasowych napraw w języku polskim. W przypadku konieczności rozliczenia napraw wykonanych w okresie braku dostarczenia przez WYKONAWCĘ katalogów norm czasowych – ZAMAWIAJĄCY obciąży WYKONAWCĘ kosztami robocizny wskazanymi przez Zamawiającego.

Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana za każdy dzień roboczy zwłoki, tj. dzień od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Kara będzie naliczana za każdy dzień kalendarzowy zwłoki.

170.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §10 ust. 12 napisał:

12. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w przypadku przekroczenia terminu naprawy systemu monitoringu w autobusie przez serwis WYKONAWCY wskazany w załączniku 9 do umowy w §9 ust.2 – w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.

1. Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana za każdy dzień roboczy zwłoki, tj. dzień od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.
2. Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana tylko w przypadku napraw gwarancyjnych.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Kara będzie naliczana za każdy dzień kalendarzowy zwłoki.
2. Zamawiający potwierdza, iż kara będzie naliczana tylko w przypadku napraw gwarancyjnych.

171.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §10 ust. 10 napisał:

ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną za niedostarczenie, w okresie gwarancji, w terminie określonym w Załączniku nr 9 do umowy §6 punkty 1) lub 2) części zamiennych niezbędnych do wykonywania napraw obsługi technicznych, w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy dzień zwłoki, w stosunku do terminów określonych w Załączniku nr 9 do umowy §6 punkty 1) lub 2).

1. Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana za każdy dzień roboczy zwłoki, tj. dzień od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.
2. Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana tylko w przypadku opóźnienia dostawy części wymaganych do naprawy pojazdu wyłączonego z eksploatacji z powodu usterki.
3. Prosimy doprecyzować, że czas realizacji zamówienia liczy się od daty zamówienia pod warunkiem, że zamówienie wpłynie do godz. 14:00, wpłynięcie zamówienia po tej godzinie powoduje liczenie czasu od dnia następnego.
4. Prosimy o potwierdzenie że zamówienia na części będą składane w pierwszej kolejności drogą elektroniczną za pośrednictwem sklepu internetowego, jeżeli Wykonawca taki zapewnia.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Kara będzie naliczana za każdy dzień kalendarzowy zwłoki.
 2. Zapis SIWZ pozostaje bez zmian.
 3. Zamawiający uzupełnił zapisy w załączniku numer 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §6 ust. 1, dodano pkt.7):
- 7) w przypadkach o których mowa w punktach 1), 2) i 6) tego ustępu, zamówienia na części złożone po godzinie 15⁰⁰ traktowane będą jak złożone dnia następnego.
4. Zamawiający potwierdza iż zamówienia na części będą składane w pierwszej kolejności drogą elektroniczną za pośrednictwem sklepu internetowego, udostępnionego przez Wykonawcę.

172.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §10 ust. 11 napisał:

ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w przypadku przekroczenia terminu naprawy lub obsługi technicznej autobusu przez serwis WYKONAWCY, wskazany w załączniku 9 do umowy w §9 ust.1 – w wysokości 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy rozpoczęty dzień zwłoki.

1. Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana za każdy dzień roboczy zwłoki, tj. dzień od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.
2. Prosimy o potwierdzenie, że kary zostaną naliczone za każdy dzień wyłączenia pojazdów z eksploatacji. Wyłączenie autobusu z eksploatacji, powinno być uzasadnione względami eksploatacyjnymi lub bezpieczeństwa ruchu, określonymi we właściwych przepisach państwowych i wewnętrznych, z zachowaniem niezbędnych funkcji użytkowych, z punktu widzenia kierowcy i pasażerów.
3. Prosimy o potwierdzenie, że kara będzie naliczana tylko w przypadku napraw gwarancyjnych.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Kara będzie naliczana za każdy dzień kalendarzowy zwłoki.
2. Zapis SIWZ pozostaje bez zmian.
3. Zamawiający potwierdza, że kara będzie naliczana tylko w przypadku przekroczenia terminu naprawy lub obsługi technicznej gwarancyjnej.

173.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §1 ust. 2 lit. e napisał:

dostarczenie w terminie wskazanym w §2 ust.1 umowy 1 (słownie: jeden) komplet dokumentacji obsługowo - naprawczej oraz danych regulacyjno – naprawczych, schematów układów pneumatycznych i elektrycznych, instrukcji napraw wszystkich urządzeń i układów zastosowanych w autobusie, niezbędnych do prawidłowej eksploatacji, dedykowany tylko do dostarczonych autobusów w języku polskim na płytach DVD/CD lub na nośniku pen-drive w standardzie minimum USB 3.0;

Ze względu na zaawansowanie techniczne autobusów elektrycznych oraz prawnie chronione rozwiązania techniczne stosowane w tych autobusach przekazanie pełnej dokumentacji naprawczej i obsługowej może naruszać przepisy o zachowaniu tajemnicy przedsiębiorstwa. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli Wykonawca dostarczy dokumentację wymaganą do prawidłowej eksploatacji autobusów, w tym dokumentację naprawczą i obsługową

zgodną z zakresem udzielonej autoryzacji na wykonywanie obsługi technicznej oraz napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapis SIWZ pozostaje bez zmian.

174.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ i zał. nr 8 do SIWZ §1 ust. 2 lit. d napisał:

d) dostarczenie w terminie wskazanym w §2 ust.1 umowy¹ :

- 1 (słownie: jeden) komplet diagnostycznych programów komputerowych/ diagnostycznego programu komputerowego (nazwa programu) w języku polskim (zwanym dalej „kompletami”). Każdy z kompletów musi obejmować pełną diagnostykę oferowanych autobusów oraz wszystkich zamontowanych w autobusach zespołów wraz z licencją na jego/ich użytkowanie na 1 (słownie: jednym) stanowisku oraz ich uaktualnianie na zasadach określonych w §12 umowy. Aktualizacja będzie w okresie 15 (słownie: piętnastu) lat od daty podpisania Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy. Komplet musi zostać zainstalowany na dostarczonym przez Wykonawcę laptopie;

oraz w przypisie pierwszym napisał:

¹W przypadku gdy Wykonawca uzyska zamówienie na część I i część II oprogramowanie wymienione w punkcie d) tiret 2-8 dostarczy tylko w ramach realizacji pierwszej części zamówienia pod warunkiem że będzie ono obsługiwać autobusy dostarczone w ramach części I i części II.

Prosimy o rozszerzenie tego zapisu o tiret pierwszy, jeżeli diagnostyczny komplet komputerowy, o którym mowa w tym tirecie, będzie mógł obsługiwać autobusy dostarczone w ramach części I i II.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapis SIWZ pozostaje bez zmian.

175.) Zamawiający w zał. nr 7 do SIWZ lit. h napisał:

h) dostarczenie w terminie wskazanym w §2 ust.1 umowy 1 (słownie: jeden) komplet o wartości minimum 200.000,00 zł (słownie: dwieście tysięcy złotych) netto fabrycznie nowych, specjalistycznych narzędzi serwisowych, umożliwiających m.in. naprawę i diagnozowanie dostarczonych autobusów. W skład specjalistycznych narzędzi serwisowych musi wchodzić: dostarczona i zamontowana przez Wykonawcę w miejscu wskazanym przez Zamawiającego jedna suwnica natorowa o nośności minimum 500kg umożliwiająca przenoszenie elementów zamontowanych na dachu autobusu na poziom posadzki warsztatu oraz minimum jedna (na całą dostawę autobusów) mobilna ładowarka plug – in o mocy minimum 20 kW dostosowana do ładowania magazynów energii elektrycznej dostarczonych autobusów, których zestawienie zawiera załącznik numer 3 do umowy, umożliwiających m.in. naprawę i diagnozowanie dostarczonych autobusów (zwanym także w dalszej treści umowy „specjalistycznymi narzędziami serwisowymi”);

oraz zał. nr 8 do SIWZ §1 ust. 2 lit. h napisał:

dostarczenie w terminie wskazanym w §2 ust.1 umowy 1 (słownie: jeden) komplet o wartości minimum 150.000,00 zł (słownie: sto pięćdziesiąt tysięcy złotych) netto fabrycznie nowych, specjalistycznych narzędzi serwisowych, umożliwiających m.in. naprawę i diagnozowanie dostarczonych autobusów. W skład specjalistycznych narzędzi serwisowych musi wchodzić: dostarczony i zamontowany przez Wykonawcę w miejscu wskazanym przez Zamawiającego pomost pozwalający na wchodzenie na dach autobusu z barierami zabezpieczającymi przed upadkiem z dachu podczas prowadzenia na nim prac oraz minimum jedna (na całą dostawę autobusów) mobilna ładowarka plug – in o mocy minimum 20 kW dostosowana do ładowania magazynów energii elektrycznej dostarczonych autobusów, których zestawienie zawiera załącznik numer 3 do umowy, umożliwiających m.in. naprawę i diagnozowanie dostarczonych autobusów (zwanym także w dalszej treści umowy „specjalistycznymi narzędziami serwisowymi”);

1. Prosimy o potwierdzenie, że jeżeli Wykonawca uzyska zamówienie na część I i część II, to Wykonawca dostarczy 1 komplet, o którym mowa powyżej, który będzie umożliwiał naprawę i diagnozowanie autobusów dostarczonych w ramach części I i części II.
2. Prosimy o potwierdzenie, że 1 komplet, o którym mowa powyżej ma mieć wartość minimum 150 000 zł.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy w załącznikach nr 7 i 8 do SIWZ §1 ust. 2 lit. h należy traktować niezależnie od siebie. Zamawiający wymaga spełnienia tego warunku niezależnie od tego na ile części Wykonawca uzyska zamówienie.

176.) Zamawiający w zał. nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 1.8 do 1.11 napisał:

6.8. 10 (słownie: dziesięć) lat - na **zastosowaną blokadę uruchomienia autobusu** przez osoby pod wpływem alkoholu - od daty podpisania przez ZAMAWIAJĄCEGO Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy,

6.9. 12 (słownie: dwanaście) lat - na **zastosowany system wykrywania i tłumienia ognia** od daty podpisania przez ZAMAWIAJĄCEGO Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy (w przypadku jego zaoferowania),

6.10. 8 (słownie: osiem) lat na **zastosowany defibrylator półautomatyczny** od daty podpisania przez ZAMAWIAJĄCEGO Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy. W przypadku awarii urządzenia w okresie gwarancji Wykonawca dostarczy nowe urządzenie na swój koszt.

6.11. 12 (słownie: dwanaście) lat na **zastosowany system do neutralizacji wirusów, bakterii, grzybów oraz innych drobnoustrojów** od daty podpisania przez ZAMAWIAJĄCEGO Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy.

1. Zamawiający przedstawił bardzo długie okresy gwarancyjne. Długość okresu gwarancji przekłada się bezpośrednio na cenę. W wielu podobnych przetargach na rynku polskim w wyniku długiego okresu gwarancji cena była znacząco wyższa. Ponadto wiąże się to z dużo większą odpowiedzialnością po stronie Wykonawcy. Dlatego prosimy o skrócenie okresu wymaganej gwarancji:

- na zastosowaną blokadę uruchomienia autobusu do 6 lat,
- na zastosowany system wykrywania i tłumienia ognia do 10 lat, na zastosowany defibrylator półautomatyczny do 5 lat,
- na zastosowany system do neutralizacji wirusów, bakterii, grzybów oraz innych drobnoustrojów do 8 lat.

2. Dotyczy ust. 1.10:

Prosimy o potwierdzenie, że dostawa nowego urządzenia nastąpi tylko w przypadku wystąpienia awarii, która uniemożliwia prawidłową eksploatację urządzenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

1. Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.
2. Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 1.10:

1.10. 8 (słownie: osiem) lat na **zastosowany defibrylator półautomatyczny** od daty podpisania przez ZAMAWIAJĄCEGO Końcowego Protokołu Odbioru Przedmiotu Umowy. W przypadku awarii urządzenia w okresie gwarancji która uniemożliwia prawidłową eksploatację urządzenia Wykonawca dostarczy nowe urządzenie na swój koszt. W przypadku przekazania urządzenia do naprawy Wykonawca na własny koszt dostarczy urządzenie zastępcze na czas naprawy o identycznych parametrach jak urządzenie przekazane do naprawy.

Pytania z dnia 13.11.2020r część 5

Niniejszym działając w imieniu i na rzecz XXXX, oraz mając na względzie ogłoszenie i specyfikację istotnych warunków zamówienia; dalej siwz, dotyczącą przedmiotowego postępowania, opublikowane na stronie internetowej, stwierdzamy, że **opis przedmiotu zamówienia oraz określone kryteria oceny**

ofert zawarte w powołanej siwz naruszają przepisy art. 7 ust. 1 oraz art. 29 ust. 1 i 2 oraz art. 91 ust.1 aktualnej Ustawy Prawo zamówień publicznych.

Minimalne i wymagane parametry techniczne, elementy opisu przedmiotu zamówienia zawarte w siwz określające parametry techniczne, w obecnym kształcie są wadliwe i uniemożliwiają XXXX złożenie oferty, pomimo tego, że posiada w ofercie handlowej przedmiot zamówienia najwyższej klasy światowej, który jest już zweryfikowany na polskim rynku, ekologiczny co ma istotne znaczenie w zakresie realizacji klauzul środowiskowych, w szczególności przez beneficjentów środków pochodzących z budżetu UE – w szczególności w kontekście założeń realizacji tego projektu.

Konstrukcja opisanego poniżej opisu przedmiotu zamówienia, nie mająca zasadniczo wpływu na wykonywanie jak i również efekt końcowy w zakresie jakości realizacji dostawy autobusów - uniemożliwia złożenie oferty odpowiadającej swojej treścią siwz.

Dlatego też można ponad wszelką wątpliwość stwierdzić, że opis przedmiotu zamówienia w obecnym kształcie stanowi naruszenie art. 7 ust. 1 oraz art. 29 ust. 1, 2 Ustawy, pzp, co w konsekwencji narusza interes XXXX, gdyż naraża nas na poniesienie wymiernej straty finansowej ze względu na nieuzasadnione ograniczenie dostępu do rynku zbytu poprzez nieobiektywne określenie opisu przedmiotu zamówienia z naruszeniem przepisów Ustawy pzp.

Ponadto część kryteriów oceny ofert sformułowano w sposób **nie gwarantujący wyboru oferty najkorzystniejszej. Powoduje to naruszenie zasad równego traktowania, uniemożliwia realizację obowiązujących zasad gwarantujących, że oferty są oceniane w warunkach efektywnej konkurencji.**

Z wyżej wymienionych względów XXXX wnosi o następujące zmiany siwz:

Załączniki nr 9 i 10 do SIWZ:

177.) Pkt 3.1.2 i 3.1.3. oraz kryterium nr 6 oceny ofert

Wnosimy o usunięcie ww. kryterium jako nieuzasadnionej preferencji dla wybranych rozwiązań konkretnych producentów pojazdów w stosunku do innych.

Względnie - wnosimy o zrównanie w kryteriach oceny silnika trakcyjnego centralnego umieszczonego w nadwoziu asynchronicznego z synchronicznym.

Ponadto wnosimy o zrównanie w punktacji rozwiązania z zastosowaniem skrzyni biegów jako przynoszącego Zamawiającemu ogromną zaletę w postaci ograniczenia hałasu podczas eksploatacji.

Uzasadnienie

Jest uzasadnione, że producenci autobusów elektrycznych stosują w konstruowaniu pojazdów rozwiązania zarówno z silnikiem/silnikami synchronicznymi, jak i asynchronicznymi.

Zarówno jedno jak i drugie rozwiązanie charakteryzują się cechami użytkowymi i zaletami, jednakże sam silnik bądź zespół silników jest tylko jednym z elementów układu napędowego autobusu. Zamawiający na etapie badania ofert nie jest w stanie określić, czy dany silnik/silniki jest/są lepsze od innych, gdyż dane rozwiązanie zostało przez dostawcę (np takiego, jakim jest nasza firma) poddane wieloletnim testom oraz sprawdzone w setkach autobusów elektrycznych dostarczonych na całym świecie. Silnik w naszym rozwiązaniu pracuje jako jeden z elementów układu napędowego, współpracując z innymi komponentami (skrzynia biegów, wał napędowy, oś napędowa, elektronika sterowania itp.)

Silnik synchroniczny sam w sobie posiada szereg zalet względem silnika asynchronicznego takich jak mniejsza gabaryty i wyższa sprawność. Preferowanie silnika asynchronicznego jest zatem nieuprawnione i ogranicza uczciwą konkurencję.

Niezrozumiałym jest, dlaczego Zamawiający przyznaje minimalną ilość punktów (1 z 4 możliwych do uzyskania) dla rozwiązania z zastosowaniem skrzyni biegów.

Zastosowanie w naszym układzie napędowym znanej i sprawdzonej w tysiącach pojazdów skrzyni biegów spowodowało znaczną redukcję hałasu i odpowiednie ograniczenie prędkości obrotowej silnika tak, by pracował w odpowiednim zakresie obrotów i nie emitował niezwykle uciążliwego dla pasażerów i otoczenia hałasu.

Ponadto powyższy układ został przez nas celowo dobrany i dopracowany pod kątem minimalizacji zużycia energii, co ma odzwierciedlenie w bardzo niskim zużyciu energii w realnej eksploatacji (potwierdzonym w teście SORT 2). Nasze autobusy wypadają pod tym kątem korzystnie w porównaniu z

pojazdami konkurencji. Silnik synchroniczny centralny ma określone zalety podobnie jak rozwiązanie z asynchronicznymi silnikami umieszczonymi w piastach/osiach kół napędowych.

Silniki asynchroniczne w osiach nie są też rozwiązaniem bardziej innowacyjnym od silnika centralnego, gdyż oba te rozwiązania powstały w tym samym okresie czasu. Nasza firma ma w tym zakresie wiedzę, gdyż testowała oba rozwiązania w celu optymalnego doboru parametrów układu napędowego.

Zamawiający nie ma pełnej możliwości weryfikacji, czy dane rozwiązanie – podkreślamy – kompletnego układu napędowego- w autobusie elektrycznym jest korzystniejsze czy nie, gdyż- po pierwsze- nie eksploatuje na co dzień autobusów bateryjnych, a po drugie- poza krótkimi testami autobusów (w zakresie czasowym absolutnie nie dającym miarodajnych wyników) ma możliwość bazowania wyłącznie na informacji marketingowej producentów pojazdów bądź producentów komponentów do napędów elektrycznych. Autobusy elektryczne są produktem na tyle nowym i nie poddanym wieloletniej weryfikacji w różnych warunkach eksploatacyjnych, iż weryfikacja, czy taki lub inny komponent bądź zespół komponentów układu napędowego będzie lepszy czy gorszy od innego rozwiązania.

Zamawiający winien zatem zawierzyć wykonawcom, posiadającym największe doświadczenie w budowaniu napędów elektrycznych, dodatkowo gwarantujących bezawaryjną eksploatację w okresie wieloletniej gwarancji na pojazdy i zapewniających właściwą obsługę serwisową w przypadku ewentualnych awarii układu.

Zatem preferowanie jednego wybranego rozwiązania względem innych jest niedozwolonym ograniczaniem konkurencji i dostępu do uzyskania zamówienia oferentom, posiadającym równie dobre bądź lepsze rozwiązania w zakresie układów napędowych.

Swoboda zamawiającego w zakresie stosowania i określania pozacenowych kryteriów oceny ofert jest ograniczona z uwagi na konieczność zapewnienia, aby te kryteria odnosiły się do przedmiotu zamówienia oraz były zgodne z zasadą wyrażoną w art. 7 ust. 1 Pzp, w myśl której przygotowuje się i przeprowadza postępowania w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców. Ponadto priorytetowym celem określenia kryteriów pozacenowych jest uzyskanie wysokiej jakości realizowanego przedmiotu zamówienia.

W wyroku z dnia 4 grudnia 2003 r. (C-448/01)8 Europejski Trybunał Sprawiedliwości stanął na stanowisku, że przyjęte kryteria nie mogą ograniczać konkurencji i wprowadzać nieuzasadnionych preferencji dla określonych

grup dostawców; są zgodne z całością prawa europejskiego, w szczególności z zasadą niedyskryminacji; każde kryterium (i opis jego stosowania) musi być sformułowane jednoznacznie i precyzyjnie, tak żeby każdy poprawnie/należycie poinformowany oferent, który dołoży należytej staranności, mógł interpretować je w jednakowy sposób;

Należy zauważyć, że chociaż zamawiający może określić własny katalog kryteriów oceny ofert, to jednak kryteria te nie mogą być dowolne i uznaniowe, ani też dawać zamawiającemu nieograniczonej swobody arbitralnego wyboru oferty, bynajmniej nie najkorzystniejszej.

Ocena ofert musi być dokonana w sposób obiektywny, odnoszący się do przedmiotu zamówienia, tak by zapewnić wybór oferty zgodnie z zasadą równego traktowania wykonawców i z zachowaniem zasady uczciwej konkurencji.

Poza sporem pozostaje również fakt, że kryterium oceny ofert jak uzasadniono powyżej merytorycznie jest nie do uzasadnienia technicznego oraz wyraźnie „preferuje” wybrane, nie koniecznie lepsze, rozwiązania, uniemożliwiając wybór oferty faktycznie najkorzystniejszej, w tym ekonomicznie.

Bowiem strata punktów w ww. kryterium praktycznie minimalizuje szanse takiego wykonawcy na uzyskanie zamówienia, chociaż gotowy jest zaoferować identyczne bądź nawet lepsze niż inne preferowane rozwiązania czy warunki gwarancji. Musiałby on zaoferować pojazdy po znacznie obniżonej cenie celem odrobienia straconych w sposób niezrozumiały punktów za kryteria techniczne, co jest praktyką niezgodną z zasadami równości traktowania wykonawców.

Mając na uwadze powyższą argumentację wnosimy o uznanie naszego wniosku jak na wstępie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wprowadził zmiany w załącznikach nr 9 i 10 do SIWZ punkt 3.1.2.

3.1.2 Rozwiązanie z silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi umiejscowionymi w nadwoziu.

Zamawiający wprowadził zmiany w SIWZ rozdział XVIII, punkt 2.6, lit. b) i c).

b) oferta, w której zaoferowano rozwiązanie techniczne z silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnym umiejscowionymi w nadwoziu - otrzyma **2 punkty**

c) oferta, w której zaoferowano rozwiązanie techniczne z silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi umiejscowionymi w nadwoziu i ze skrzynią biegów - otrzyma **1 punkt**.

Zamawiający wprowadził zmiany w załącznikach nr 1 i 2 do SIWZ Formularz Oferty Część 1 i Część 2.

4.	Rozwiązanie techniczne silnika / silników trakcyjnych (S).	[zaznaczyć wyłącznie jedną, właściwą opcję z listy poniżej]: ☐ oferujemy rozwiązanie techniczne z elektrycznymi asynchronicznymi silnikami/silnikiem trakcyjnym zintegrowanym z osią napędową; ☐ oferujemy rozwiązanie techniczne z silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi umiejscowionymi w nadwoziu. ☐ oferujemy rozwiązanie techniczne z silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi umiejscowionymi w nadwoziu i ze skrzynią biegów. ☐ oferujemy inne rozwiązanie techniczne z silnikami/silnikiem elektrycznymi trakcyjnymi niż opisane powyżej.
----	--	---

178.) Pkt 4.5.

W celu obliczenia kosztu gwarancji magazynów energii wnosimy o podanie następujących danych dotyczących linii obsługiwanych przez autobusy elektryczne będące przedmiotem zamówienia:

- Maksymalny przebieg dzienny w km
- Średnia prędkość handlowa
- Przebieg roczny
- Liczba ładowań w ciągu doby
- Czas dostępny na poszczególne ładowania
- Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami
- Odległość trasa – zajezdnia
- Topografia trasy

Prosimy również o udostępnienie w miarę możliwości rozkładów jazdy linii, którą będą obsługiwać autobusy będące przedmiotem zamówienia.

Wg naszej wiedzy Zamawiający, zgodnie z wymogami projektu CUPT będzie eksploatował pojazdy na określonych liniach komunikacyjnych.

Informacja nt. szacowanych częstotliwości ładowania i odległości pomiędzy ładowaniami jest niezwykle pomocna w oszacowaniu gwarancji na magazyny energii w oferowanych autobusach.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 129 udzielono wyjaśnień w zakresie pierwszej części pytania, w zakresie części drugiej pytania - rozkłady jazdy w postaci plików xls. zostaną udostępnione razem z dokumentacją postępowania.

179.) Pkt 4.6.1.

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym zliczanie i rejestrowanie energii włączanej i wyłączanej z każdego magazynu energii będzie rejestrowane nie w pamięci nieulotnej magazynu

energii, a przez system telemetryczny Wykonawcy. Informacje dotyczące wyeksploatowania magazynów energii zostaną przekazane Zamawiającemu na żądanie lub w postaci okresowych raportów.

Uzasadnienie

Zaproponowane rozwiązanie pozwoli Zamawiającemu na kontrolę stanu wyeksploatowania magazynów energii, a Wykonawcy pozwoli na spełnienie wymagań i złożenie konkurencyjnej oferty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający uzupełnił zapisy w załącznikach nr 9 i 10 do SIWZ punkt 4.6.1.

4.6.1. W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci nieulotnej energii włączanej i wyłączanej z każdego magazynu energii, Zamawiający dopuszcza zliczanie oraz rejestrowanie energii przez system telemetryczny Wykonawcy który, to zapewni Zamawiającemu na bieżąco w ramach otrzymanego wynagrodzenia przez okres minimum 20 lat dostęp do zebranych informacji dotyczących wyeksploatowania magazynów energii. Ze względu na możliwość zmiany miejsca eksploatacji dowolnego magazynu energii, zliczone ilości energii powinny być zapisywane w pamięci nieulotnej fizycznie znajdującej się w magazynie energii. Zamawiający musi mieć pełen dostęp do stanu liczników w pojeździe (odczyt na pulpicie) lub/i za pomocą komputera PC z przeglądarką internetową, lub za pomocą uniwersalnego urządzenia diagnostycznego dla całopojazdowej diagnostyki dostarczonego przez Wykonawcę bez dodatkowych kosztów za dostęp do stanu liczników w poszczególnych magazynach, oraz dodatkowo z wykorzystaniem systemu rejestracji danych jako wpis np. do pliku CSV. Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu.

180.) Pkt 6.1.

Wnosimy o zmianę zapisu dotyczącego systemu prekondycjonowania z „*autobusy muszą posiadać*” na „*preferowane jest posiadanie przez autobusy*”. Obecny zapis stoi w sprzeczności z kryteriami oceny w tym zakresie.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 130 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

181.) Pkt: 6.3., 6.4, 6.5 i 6.8.

Wnosimy o potwierdzenie punktowania w kryteriach oceny systemu prekondycjonowania, w którym godzina uruchomienia ogrzewania wnętrza pojazdu ustawiana będzie ręcznie za pomocą programatora umiejscowionego w kabinie kierowcy a zmiana temperatury docelowej będzie możliwa przez Zamawiającego w trybie serwisowym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza przyznanie **2** punktów w kryteriach oceny systemu prekondycjonowania, w którym godzina uruchomienia ogrzewania wnętrza pojazdu ustawiana będzie ręcznie za pomocą programatora umiejscowionego w kabinie kierowcy a zmiana temperatury docelowej będzie możliwa przez Zamawiającego w trybie serwisowym.

182.) Pkt 8.6.7

Czy Zamawiający wymaga dostarczenia gniazda CCS oraz przewodu z wtyczką luzem ? Złącze ładowarki CCS nie składa się z przewodu i wtyczki, a jedynie z gniazda w autobusie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 9 do SIWZ punkt 8.6.7. oraz w załączniku nr 11 do SIWZ pkt. 15.

8.6.7. Dwa gniazda ładowania CCS Combo-2(Type2/mode4) zgodne z normą PN-EN 62196-3:2015-02 lub równoważne, jedno usytuowane po prawej stronie autobusu przy nadkolu przedniej osi i drugim w części tylnej nadwozia na ścianie bocznej po lewej lub prawej stronie za ostatnimi drzwiami lub na ścianie tylnej (łącznie dwa gniazda w autobusie).

Zamawiający dopuszcza brak gniazda w dostarczonych autobusach po prawej stronie przy nadkolu przedniej osi. W przypadku braku tego gniazda Wykonawca dostarczy wraz z autobusami 6 szt. przedłużaczy do ładowania plug – in autobusów o długości minimum 10 metrów. Pod pojęciem przedłużacza Zamawiający rozumie przewód elektryczny wyposażony w gniazdo i wtyczkę zgodne z przytoczoną powyżej normą o przekroju odpowiednim do obciążenia jakie będzie występowało w trakcie ładowania plug –in autobusu. Wykonawca we własnym zakresie uzyska zgodę (tak by Zamawiający nie utracił gwarancji na ładowarki) od dostawcy ładowarek na zastosowanie takiego przedłużacza.

Zamawiający doprecyzował zapisy w załączniku nr 10 do SIWZ punkt 8.6.7. oraz w załączniku nr 12 do SIWZ pkt. 15.

8.6.7. Dwa gniazda ładowania CCS Combo-2(Type2/mode4) zgodne z normą PN-EN 62196-3:2015-02 lub równoważne, jedno usytuowane po prawej stronie autobusu przy nadkolu przedniej osi i drugim w części tylnej nadwozia na ścianie bocznej po lewej lub prawej stronie za ostatnimi drzwiami lub na ścianie tylnej (łącznie dwa gniazda w autobusie).

Zamawiający dopuszcza brak gniazda w dostarczonych autobusach po prawej stronie przy nadkolu przedniej osi. W przypadku braku tego gniazda Wykonawca dostarczy wraz z autobusami 3 szt. przedłużaczy do ładowania plug – in autobusów o długości minimum 10 metrów. Pod pojęciem przedłużacza Zamawiający rozumie przewód elektryczny wyposażony w gniazdo i wtyczkę zgodne z przytoczoną powyżej normą o przekroju odpowiednim do obciążenia jakie będzie występowało w trakcie ładowania plug –in autobusu. Wykonawca we własnym zakresie uzyska zgodę (tak by Zamawiający nie utracił gwarancji na ładowarki) od dostawcy ładowarek na zastosowanie takiego przedłużacza.

183.) Pkt 8.6.7. po Zmianach dokonanych przez Zamawiającego.

Wnosimy o dopuszczenie zastosowania w ładowarkach do przewodowego ładowania awaryjnego przewodów o długości 10 m (zamiast przedłużaczy o większych długościach) w przypadku gdy Wykonawca zastosuje jedno złącze ładowania CCS umieszczone z tyłu pojazdu po prawej stronie oraz gdy porozumie się z dostawcą ładowarek i na własny koszt zapewni zastosowanie w ładowarkach przewodów o takiej długości.

Uzasadnienie

Obowiązujące przepisy i normy nie dopuszczają stosowania przedłużaczy do ładowania pojazdów, a długość przewodów ładowania nie może przekraczać 10 m. Przewód o długość 10 m w przypadku zastosowania gniazda umieszczonego z tyłu autobusu po prawej stronie w zupełności wystarczy do awaryjnego naładowania pojazdów. Jedynie w przypadku autobusów przegubowych będzie wymagało to zaparkowania pojazdu nieco dalej niż w przypadku ładowania pantografowego.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 182 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania - zmieniono wymaganą długość przedłużaczy na 10 metrów.

184.) Punkty: od 7.9.10 do 7.9.13 oraz 7.9.16

Wnosimy o rezygnację Zamawiającego z wymagań co do opisanych w ww. punktach sygnałów.

Uzasadnienie

Wykonawca nie udostępnia żadnemu Zamawiającemu tak wrażliwych i szczegółowych danych. Informacje, których wymaga Zamawiający, są ściśle chronione przez dostawcę magazynów energii i nie mamy jako wykonawca autoryzacji do ich udostępniania Zamawiającemu. Parametry nie są w żaden sposób potrzebne Zamawiającemu podczas eksploatacji czy serwisowania autobusów.

Zamawiający nie wykorzysta w żaden sposób danych i informacji nt stanu naładowania, napięcia czy natężenia prądu w poszczególnych magazynach energii.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedziach nr 46, 47, 48, 49 i 50 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

185.) Pkt 7.9.17

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w braku rezystora hamowania, a tym samym braku sygnału dotyczącego prądu rezystora hamowania. Hamowanie rekuperacyjne w naszym rozwiązaniu nie wymaga takiego rezystora.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 51 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

186.) Pkt 11.3

Wnosimy o rezygnację Zamawiającego z funkcji automatycznego obniżenia do poziomu normalnej eksploatacji po przekroczeniu prędkości minimum 10 km/h.

Uzasadnienie

Ze względu na bezpieczeństwo Wykonawca nie rekomenduje i nie pozwala na automatyczne obniżanie się nadwozia po przekroczeniu jakiejkolwiek minimalnej prędkości. Funkcję unoszenia nadwozia kierowca włącza świadomie wg zaistniałych potrzeb i również powinien tę funkcję świadomie wyłączać. Dla przykładu automatyczne obniżenie nadwozia może zadziałać w sytuacji gdy warunki drogowe zmuszą kierowcę do przekroczenia minimalnej prędkości 10 km/h a nierówności i przeszkody nadal wymagałyby uniesienia pojazdu. Wówczas prowadzący nie ma możliwości utrzymania odpowiedniej wysokości pojazdu.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 58 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

187.) Pkt 12.3.

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania drążków układu kierowniczego z wymiennymi końcówkami na jednym końcu drążków.

Z powodów konstrukcyjnych jedna strona drążka nie wymaga zastosowania wymiennej końcówki.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usunął zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 12.3.

188.) Pkt 14.16.

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania umieszczenia tablic rozdzielczych wewnątrz autobusu nad stanowiskiem kierowcy oraz obok kabiny kierowcy przy drzwiach pierwszych.

Tablice są odpowiednio zabezpieczone przed wilgocią i nieczystościami oraz umieszczone w sposób maksymalnie bezpieczny, w bezpośredniej bliskości kierowcy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje zaproponowane rozwiązanie. Uważa że spełnia ono opisane w pkt.14.16 wymagania.

189.) Pkt 14.17.

Wnosimy o doprecyzowanie nazwy "ręcznego wyłącznika masy" na "ręcznego wyłącznika zasilania" przy akumulatorach 24V.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 59 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

190.) Pkt 15.18.

Wnosimy o dopuszczenie przyciemnienia 57% szyb ścianek działowych.

Uzasadnienie

Przyciemnienie szyb jest odwrotnością parametru przepuszczalności światła szyb. Zamawiający wymaga minimalnego przyciemnienia szyb nie więcej niż 20%, co w praktyce oznacza zastosowanie szyb całkowicie przezroczystych (parametr przepuszczalności światła dla bezbarwnych szyb o grubości 6 mm wynosi 89% - więc przyciemnienie szyby całkowicie przezroczystej jest na poziomie 11%). Zastosowane przez Wykonawcę ścianki działowe o przepuszczalności światła 43% (czyli przyciemnieniu na poziomie 57%) dają pasażerom znacznie większy komfort jazdy w porównaniu do bezbarwnych ścianek działowych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 9 i 10 do SIWZ punkt 15.18.

15.18. Ścianki działowe przy drzwiach wejściowych, tzw. „wiatrołapy” oddzielające miejsca siedzące dla pasażerów od strefy drzwi przezroczyste, o wysokości co najmniej 1700 mm, licząc od poziomu podłogi (dopuszcza się niższe, jeżeli jest to konieczne ze względu na sposób otwierania pokryw w pasie nadokiennym) ze szkła hartowanego lub tworzywa sztucznego przeszklone przynajmniej w górnej części – co najmniej od poziomu 300 mm powyżej siedzisk przyległych miejsc siedzących dla pasażerów; przejrzystość szyb w górnej części ścianek może być ograniczona tylko w zakresie niezbędnym dla zapewnienia zauważalności szyby przez pasażera (przyciemnienie o nie więcej niż 57% i/lub zastosowanie wzorów zajmujących nie więcej niż 20% powierzchni); w części dolnej mogą być barwy „mlecznej” lub piaskowane.

191.) Pkt 22.7.

Wnosimy o dopuszczenie wykonania aluminiowej instalacji ciśnieniowej znajdującej się w jednostce klimatyzacji

Uzasadnienie

Od wielu lat wiodący producenci urządzeń klimatyzacji z powodzeniem stosują wysokiej jakości aluminium do produkcji komponentów urządzeń chłodniczych.

Aluminium przy porównywalnej w obecnych technologiach trwałości z miedzią jest materiałem dużo lżejszym i znacznie lepiej przewodzącym ciepło.

Dlatego możliwe jest zastosowanie znacznie węższych profili przeprowadzających czynnik chłodniczy w skraplaczach i parownikach, co pozwala na znaczące obniżenie ilości czynnika chłodniczego w układzie w stosunku do urządzeń miedzianych. Ma to niebagatelne znaczenie biorąc pod uwagę rosnące ceny czynników chłodniczych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usunął zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 22.7.

192.) Pkt 25.1.

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania płynu niskokrzepnącego niemieszalnego z innymi płynami.

Uzasadnienie

Stosowany przez Wykonawcę niemieszalny płyn niskokrzepnący w sytuacji zmieszania z innym płynem może spowodować następujące skutki: niekontrolowane reakcje chemiczne z komponentami układu ogrzewania/ chłodzenia; zmiana parametrów płynu, np. temperatura krzepnięcia; możliwe uszkodzenie chłodnic silnika; zatkanie pomp.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający uzupełnił zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ punkt 25.1.

25.1. Zastosowany w układzie płyn niskokrzepnący musi być ogólnie dostępny na rynku handlowym i w pełni mieszalny z innymi płynami do układów chłodzenia dostępnymi i opartymi na tej samej bazie. W stężeniu eksploatacyjnym o temperaturze krzepnięcia $\leq -35^{\circ}\text{C}$. Zamawiający dopuszcza zastosowanie płynu niskokrzepnącego niemieszanego z innymi płynami ogólnie dostępnymi na rynku, w takim przypadku Wykonawca w ramach otrzymanego wynagrodzenia zapewni Zamawiającemu dostawę płynu przez cały okres udzielonej gwarancji na wymiany płynu zgodnie z przedstawionym Zamawiającemu planem wymiany płynów eksploatacyjnych wymaganych przez Wykonawcę.

Zamawiający zmodyfikował zapisy w załączniku nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 1.2.2.:

1.2.2. płyny eksploatacyjne: olej przekładniowy, olej hydrauliczny, płyn chłodzący (z wyłączeniem płynu niskokrzepnącego niemieszanego z innymi płynami ogólnie dostępnymi na rynku - w przypadku jego zastosowania), płyn do spryskiwacza,

193.) Pkt 25.3.

Wnosimy o dopuszczenie braku izolacji termicznej układu wodnego w miejscach, gdzie jest to celowym rozwiązaniem, technologicznie uzasadnionym, np. w kanałach dachowych w przedziale pasażerskim.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usunął zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 25.3.

194.) Pkt 25.4.

Wnosimy o dopuszczenie zastosowania, oprócz złączek z kauczuku EPDM i kauczuku silikonowego, również złączek do układu ogrzewania/chłodzenia z mosiądzu oraz z usieciowanego polietylenu PEX.

Uzasadnienie

Z punktu widzenia trwałości, jakości oraz zapewnienia szczelności układu ww. materiały spełniają wymagania Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usunął zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 25.4.

195.) Pkt 28.21.

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego, a wręcz korzystniejszego niż wymagany – napędu głównego drzwi – elektrycznego.

Uzasadnienie

Napęd w pełni elektryczny drzwi w autobusie elektrycznym pozwala na znaczną oszczędność energii w stosunku do napędu elektropneumatycznego. Pneumatyka drzwi jest elementem bardzo energochłonnym i dążąc do zapewnienia maksymalnej oszczędności energii tak potrzebnej na trakcję autobusu (zwiększanie jego zasięgu) celowo wyeliminowaliśmy ją z głównego mechanizmu napędowego drzwi.

Ponadto wnosimy o dopuszczenie dolnej granicy bezawaryjnej pracy drzwi w temperaturze od -25 stopni Celsjusza.

Tak niskie temperatury nie zdarzają się praktycznie w warunkach klimatycznych Gdyni.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 9 i nr 10 do SIWZ punkt 28.21.

28.21. Drzwi sterowane elektropneumatycznie lub elektrycznie przystosowane do bezawaryjnej pracy w temperaturach od (-25) do $(+40)$ stopni Celsjusza, sterowane przez kierowcę osobnymi przyciskami oraz dodatkowym przyciskiem umożliwiającym otwieranie i zamykanie wszystkich drzwi jednocześnie.

196.) Pkt 32.5.

Wnosimy o modyfikację zapisu na następujący:

„Wszystkie elementy układu umieszczone lub zabezpieczone w sposób chroniący je przed zanieczyszczeniami i działaniem soli drogowej.”

Uzasadnienie

W naszym rozwiązaniu część elementów układu pneumatycznego umiejscowiona jest pod podłogą i ma kontakt z zanieczyszczeniami i solą, jednakże ich konstrukcja i zabezpieczenie czyni je odpornymi na negatywne skutki działania tych czynników, co czyni rozwiązanie równoważnym z wymaganym przez Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usunął zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 32.5.

197.) Pkt 32.8.

Wnosimy o doprecyzowanie i więcej szczegółów, co Zamawiający ma na myśli pod pojęciem ”fartuchy ochronne” na zaworach i elementach układu pneumatycznego?

Czy Zamawiający dysponuje gotowym rozwiązaniem tego elementu ? Prosimy o podanie tego rozwiązania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usunął zapisy w załącznikach nr 9 oraz nr 10 do SIWZ, Pkt. 32.8.

198.) Pkt 34.4.11.1.

Wnosimy o dopuszczenie montażu zewnętrznej kamery bocznej z prawej strony nad drzwiami pierwszymi. Ze względów konstrukcyjnych Wykonawca nie jest w stanie zamontować kamer na lusterkach zewnętrznych, które są elementem homologowanym w autobusie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż użyty opis „lusterkowa” oznacza charakter obrazu jaki kamera ma pokazywać tzn. wzdłuż prawego boku autobusu od przodu w kierunku tyłu (jak obraz w lusterku prawym wstecznym kierowcy) nie zaś miejsce montażu. Zamawiający akceptuje zaproponowany sposób montażu kamery.

Zapis SIWZ pozostaje bez zmian.

199.) Pkt 34.4.11.2.

Wnosimy o dopuszczenie montażu zewnętrznej kamery bocznej z lewej strony nad szybą boczną kierowcy. Ze względów konstrukcyjnych Wykonawca nie jest w stanie zamontować kamer na lusterkach zewnętrznych, które są elementem homologowanym w autobusie

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż użyty opis „lusterkowa” oznacza charakter obrazu jaki kamera ma pokazywać tzn. wzdłuż lewego boku autobusu od przodu w kierunku tyłu (jak obraz w lusterku lewym wstecznym kierowcy) nie zaś miejsce montażu. Zamawiający akceptuje zaproponowany sposób montażu kamery.

Zapis SIWZ pozostaje bez zmian.

200.) Pkt 37.19.

Wnosimy o dopuszczenie umiejscowienia defibrylatora w łatwo dostępnym miejscu pobliżu kabiny kierowcy.

Uzasadnienie

W kabinie kierowcy, ze względu na jej gabaryty, brak jest miejsca na umieszczenie takiego urządzenia, nie mówiąc o łatwym do niego dostępie.

Stąd proponujemy umieszczenie ww. urządzenia w przestrzeni pasażerskiej, w pobliżu kabiny kierowcy (np. na jej ścianie bocznej lub na przednim nadkolu).

Zapewni to jednocześnie dostęp do urządzenia pasażerom w sytuacji konieczności szybkiego użycia defibrylatora podczas jazdy autobusu, gdy kierowca nie zdąży zatrzymać pojazdu w celu udzielenia pomocy osobie poszkodowanej lub nie zauważy konieczności udzielenia tej pomocy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy SIWZ w załącznikach nr 9 i 10 punkt 37.19:

37.19. umieszczony w kabinie kierowcy lub w jej pobliżu w miejscu łatwodostępnym.

Jak wynika z powyższych argumentacji Zamawiający często przez zbyt szczegółowe opisanie parametrów lub wybranych przez siebie materiałów i rozwiązań spowodował ograniczenie możliwości złożenia ważnej oferty części oferentów, w tym naszej firmie.

Prosimy o przeanalizowanie naszych wniosków i dopuszczenie rozwiązań z powodzeniem stosowanych na najbardziej wymagających rynkach Europy.

Prosimy również o ponowne przeanalizowanie kryterium zgodnie z naszą argumentacją (pkt 1).

Wskazane przez nas modyfikacje SIWZ pozwolą na rozszerzenie konkurencyjności niniejszego postępowania, co niewątpliwie stanowi cel oraz będzie wartością dodaną dla Zamawiającego.

Mając na względzie powyższe wnosimy jak na wstępie.

Pytania z dnia 13.11.2020r część 6

201.) Pkt X.1. pkt. 8 siwz: Oświadczenia i dokumenty, jakie ma dostarczyć Wykonawca w celu wstępnego potwierdzenia, że spełnia warunki udziału w postępowaniu oraz nie podlega wykluczeniu z postępowania (dokumenty, które należy dołączyć do oferty):

Punkt 8) Raport Techniczny drogowego zużycia energii elektrycznej (test SORT 2) przez oferowane autobusy. Raport powinien być wykonany przez niezależną jednostkę upoważnioną do wykonania takiego testu, dla autobusu (UWAGA: w przypadku wystawienia dokumentu, o którym mowa w niniejszym pkt. w języku innym niż polski Wykonawca **dostarczy tłumaczenie na język polski wykonane przez tłumacza przysięgłego).**

Wnosimy o wykreślenie wymogu tłumaczenia wykonanego przez tłumacza przysięgłego.

UZASADNIENIE

Formułowanie w SIWZ bardziej rygorystycznego wymogu dotyczącego złożenia tłumaczenia na język polski przez tłumacza przysięgłego ww. dokumentu, niż przewiduje to ustawodawca stanowi bowiem naruszenie § 16 ROZPORZĄDZENIA MINISTRA ROZWOJU z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia ze zm. - jako że regulacja ta za wystarczające uznaje złożenie dokumentu w języku obcym wraz z jego tłumaczeniem na język polski.

W tym zakresie należy podkreślić - na co słusznie zwróciła uwagę IZ i za nią WSA w sprawie gdzie brzmienie właściwego ww. przepisu, pomimo innego stanu prawnego się nie zmieniło - że wymóg złożenia tłumaczenia dokumentów na język polski przez tłumacza przysięgłego naraża potencjalnych oferentów na konieczność poniesienia dodatkowych kosztów w związku z udziałem w postępowaniu przetargowym, utrudnia im udział w postępowaniu i ogranicza konkurencję, co pozostaje w sprzeczności z zasadą wyrażoną w art. 7 ust. 1 p.z.p.

Nie można bowiem wykluczyć, że taki warunek już na początku mógł wyeliminować wykonawców pochodzących z UE, zniechęconych dodatkowymi wymogami.

W konsekwencji mogło dojść do zawyżenia kosztów inwestycji, co - przy uwzględnieniu procentowego udziału środków unijnych w finansowaniu inwestycji - mogło spowodować szkodę w budżecie ogólnym Unii Europejskiej.

Por.

1) wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z 13 grudnia 2013 r. (II SA/Ke 885/13)

2) wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 9 czerwca 2015 r. (II GSK 1012/14) Żądanie przez zamawiającego złożenia dokumentów tłumaczonych przez biegłego sądowego w kontekście zasady równego traktowania i konkurencyjności.

Polecamy także wyrok NSA II GSK 1225/15 – dotyczy nałożonej korekty na beneficjenta w związku ze zredagowaniem właśnie takiego obowiązku w siwz.

Sąd podzielił tu stanowisko Instytucji Zarządzającej, że w postępowaniu przetargowym, w którym zamawiający zamieścił warunek dostarczenia przez oferentów dokumentów sporządzonych w języku obcym przetłumaczonych na język polski przez tłumacza przysięgłego zostały naruszone zasady uczciwej konkurencji oraz równego traktowanie wykonawców, jak również przepis § 4 ust. 3 rozporządzenia w sprawie rodzajów dokumentów/ w aktualnym rozporządzeniu tożsamy przepis to § 16 ROZPORZĄDZENIA MINISTRA ROZWOJU z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia ze zm.

Z uwagi na powyższe wnioskujemy o wykreślenie wymogu tłumaczenia wykonanego przez tłumacza przysięgłego jak na wstępie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający uwzględnił wniosek wykonawcy i dokonał zmian w zapisie SIWZ pkt X.1, p.pkt. 8.

8) Raport Techniczny drogowego zużycia energii elektrycznej (test SORT 2) przez oferowane autobusy. Raport powinien być wykonany przez niezależną jednostkę upoważnioną do wykonania takiego testu, dla autobusu (UWAGA: w przypadku wystawienia dokumentu, o którym mowa w niniejszym pkt. w języku innym niż polski Wykonawca dostarczy tłumaczenie na język polski).

202.) Pkt X.2. SWZ ppkt4

„Wszystkie oświadczenia, o których mowa w pkt. X, składane są w oryginale, zaś pozostałe dokumenty, o których mowa w pkt. X, mogą być składane w formie oryginału lub kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem. Poświadczenia powinien dokonać odpowiednio Wykonawca, podmiot, na którego zdolnościach Wykonawca polega, Wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia w zakresie dokumentów, które każdego z nich dotyczą.

Zapis nie zgodny z aktualnym ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA ROZWOJU z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia ze zm.

„§ 14. 1. (uchylony).3)

2.4) Dokumenty lub oświadczenia, o których mowa w rozporządzeniu, składane są w oryginale w postaci dokumentu elektronicznego lub w elektronicznej kopii dokumentu lub oświadczenia poświadczonej za zgodność z oryginałem.

2a.5) W przypadku postępowań o udzielenie zamówienia w dziedzinach obronności i bezpieczeństwa, w których, zgodnie z wyborem zamawiającego, nie została dopuszczona możliwość składania dokumentów lub oświadczeń, o których mowa w rozporządzeniu, przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, dokumenty lub oświadczenia składane są w oryginale lub kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem.

2b.5) W przypadkach, o których mowa w art. 10c ust. 1 ustawy, dokumenty lub oświadczenia, o których mowa w rozporządzeniu, mogą być składane za pośrednictwem operatora pocztowego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. – Prawo pocztowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 1041), osobiście lub za pośrednictwem posłańca.

3.6) Poświadczenia za zgodność z oryginałem dokonuje odpowiednio wykonawca, podmiot, na którego zdolnościach lub sytuacji polega wykonawca, wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia publicznego albo podwykonawca, w zakresie dokumentów lub oświadczeń, które każdego z nich dotyczą.

4.6) Poświadczenie za zgodność z oryginałem elektronicznej kopii dokumentu lub oświadczenia, o której mowa w ust. 2, następuje przy użyciu kwalifikowanego podpisu elektronicznego. W przypadkach, o których mowa w ust. 2a i 2b, poświadczenie za zgodność z oryginałem następuje przez opatrzenie kopii dokumentu lub kopii oświadczenia, sporządzonych w postaci papierowej, własnoręcznym podpisem.”

Jak jasno wynika z zacytowanego przepisu oświadczenia również mogą być składane w kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem poza JEDZ i dokumentem wadialnym, co wynika z innych właściwych przepisów.

Prosimy zatem o doprowadzenie siwz do aktualnego stanu prawnego zgodnie z par. 14

ROZPORZĄDZENIEM MINISTRA ROZWOJU z dnia 26 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia ze zm.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienia X.2. ppkt 4 SIWZ: „Wszystkie oświadczenia/ dokumenty, o których mowa w pkt. X.1. podpunkt 1),2),3), 4) , 5) , 6) składane są w oryginale, zaś pozostałe oświadczenia lub dokumenty, o których mowa w pkt. X, mogą być składane w formie oryginału lub kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem. Poświadczenia powinien dokonać odpowiednio Wykonawca, podmiot, na którego zdolnościach Wykonawca polega, Wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia w zakresie dokumentów, które każdego z nich dotyczą”.

203.) Czy w przypadku do przeliczenia wszystkich wartości finansowych, a występujących w innych walutach niż PLN Wykonawca ma zastosować średni kurs Narodowego Banku Polskiego (NBP) opublikowany w dniu publikacji ogłoszenia o niniejszym zamówieniu na stronie internetowej Zamawiającego?

Średnie kursy walut dostępne są na stronie internetowej Narodowego Banku Polskiego pod następującym adresem: <http://www.nbp.pl/>

Zamawiający nie podał reguły w tym zakresie – zatem niemożliwa jest ocena spełnienia warunków udziału w sytuacji, kiedy wykonawca przedstawi dokument na spełnienie ww. warunku z kwotą wyrażoną w walucie innej niż PLN.

Wnosimy o podanie reguły przeliczania walut obcych na PLN.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiając wyjaśnia, iż wszelkie kwoty podane w innej walucie niż PLN, Zamawiający będzie przeliczał zgodnie z punktem X.2.6. SIWZ:

„W przypadku złożenia przez Wykonawców dokumentów zawierających dane wyrażone w innych walutach niż PLN, Zamawiający jako kurs przeliczeniowy waluty, w której oszacowano daną wartość, przyjmie średni kurs Narodowego Banku Polskiego (NBP) obowiązujący w dniu publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku Urzędowym UE”.

Zamawiający nie może wskazać Wykonawcy jak ma przeliczać wartości finansowe.

204.) Prosimy o sprecyzowanie w jakim terminie ma zostać dostarczony autobus w celu sprawdzenia prawidłowości współpracy infrastruktury ładowania opisany w §1 pkt 8 Umowy – termin 21 dni może być stanowczo zbyt krótki na realizację takiego zamówienia gdyż teoretycznie może to przecież być 22 dni od daty podpisania Umowy. Dlatego też należałoby wskazać, jakiś początkowy moment, w którym Wykonawca będzie spodziewał się takiego zamówienia.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 25 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

205.) Prosimy o wyjaśnienie celu, dla którego Zamawiający zobowiązuje do wskazania Zamawiającemu listy producentów – dostawców kluczowych. O ile bowiem rozumiałe jest i przewidziane ustawą jest wskazywanie przez Wykonawcę podmiotów, którym powierzone zostało wykonywanie części zamówienia publicznego (podwykonawców) to dla dostawców pojedynczych części, nie mających statusu podwykonawców, prawo takiego wymagania nie przewiduje. Tworzenie zatem takiego wymogu, bez oparcia takiego wymogu w obowiązujących przepisach prawa, stanowić może nadużycie ze strony Zamawiającego, a także może być źródłem problemów interpretacyjnych. Dlatego też wnosimy o wykreślenie §1 pkt 10 z Umowy oraz w konsekwencji usunięcie Załącznika 14 do Umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostaje bez zmian.

- 206.)** Wnosimy o sprecyzowanie zakresu w jakim Zamawiający będzie mieć prawo kontroli zaawansowania prac w miejscu produkcji zgodnie z §3 ust. 2 Umowy – należy podać ilość możliwych wizyt kontrolnych oraz ilość osób przewidzianych do wykonywania takiej kontroli. Zwłaszcza wobec ograniczeń co do dostępności zakładów pracy w czasie pandemii COVID-19 konieczne i zasadne jest precyzyjne określenie tych kontroli, aby możliwa była ich prawidłowa i bezpieczna dla wszystkich uczestników ich realizacja.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający usunął zapisy w załącznikach nr 7 i nr 8, § 3, ust.2.

- 207.)** Prosimy o wskazanie, że termin usunięcia wad w przedmiocie Umowy, wyznaczony przez Zamawiającego wskazany w §5 ust 6 Umowy, będzie "odpowiedni i nie krótszy niż 14 dni". Wobec faktu, że dotrzymanie tego terminu jest obwarowane wysoką karą umowną, konieczne jest realne umożliwienie Wykonawcy dokonania napraw czy uzupełnienia braków przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 27 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

- 208.)** Prosimy o doprecyzowanie §6 ust. 4 Umowy poprzez odniesienie tego punktu do §7 ust. 2 Umowy – tak, aby nie było wątpliwości który okres gwarancyjny jest brany pod uwagę przy ustalaniu długości rękojmi, a co za tym idzie – przy ustalaniu długości terminu ustanowionego zabezpieczenia (§14 ust. 2 Umowy). Załącznik nr 4 do Umowy przewiduje szereg różnych okresów gwarancyjnych – w tym nawet okres 10 lat (punkt 1.5 Załącznika nr 4) zatem konieczne jest doprecyzowanie Umowy w tym zakresie, gdyż brak precyzji może doprowadzić do sporu na etapie przygotowywania i składania zabezpieczenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

- 209.)** Wykonawca zwraca się z wnioskiem o wykreślenie postanowienia §7 ust 6 Umowy. Postanowienie to, które przewiduje dodatkowe i nie przewidziane prawem roszczenie Zamawiającego o dostawę nowego przedmiotu zamówienia w całości, na podstawie wystąpienia nawet drobnych i nie istotnych usterek rażąco wręcz narusza zasadę równowagi stron umowy i to w zakresie nie uzasadnionym faktem realizacji Umowy w ramach zamówienia publicznego. Postanowienie §7 ust 6 Umowy jest niespotykane w innych zamówieniach publicznych i budzi duże wątpliwości interpretacyjne. Możliwa jest sytuacja, w której Wykonawca usunie nieistotną usterkę autobusu w krótkim czasie po upływie wyznaczonego terminu, a kilka miesięcy później Zamawiający i tak zarządza wymianę całości przedmiotu zamówienia na nowy – i to w terminie 6 miesięcy (czyli znacznie krótszym niż pierwotny) pod groźbą kary umownej. Takie postanowienie Umowy o udzielenie zamówienia publicznego jest w ocenie Wykonawcy niedopuszczalne i powinno zostać w całości usunięte. Sytuacje, w których Zamawiający może domagać się wymiany rzeczy na wolną od wad są precyzyjnie określone w kodeksie cywilnym i w tym zakresie nie powinny ulegać tak daleko idącym modyfikacjom.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

- 210.)** W odniesieniu do §9 ust. 3 konieczne jest wyjaśnienie, czy podstawą płatności zaliczkowych (a jeżeli tak to czy wszystkich czy tylko drugiej) będą indywidualne faktury dotyczące pojedynczych autobusów (tzn. 24 faktury zaliczkowe) czy jedna zbiorcza faktura zaliczkowa – z tym że konieczne byłoby wówczas

doprecyzowanie, na które z autobusów potem zostaną porozliczane zaliczki – tego zaliczenia §9 pkt 3 lit c) nie precyzuje a jest to konieczne celem umożliwienia obu Stronom dokonania rozliczenia końcowego Umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Podstawą wszystkich (nie tylko drugiej) płatności zaliczkowych będą indywidualne faktury dotyczące pojedynczych autobusów, które zostaną rozliczone ostatecznie na podstawie faktur VAT końcowych, wystawionych pojedynczo dla każdego autobusu.

Sposób identyfikacji poszczególnych autobusów na pierwszym etapie płatności pozostawia się w gestii Wykonawcy. Na etapie sporządzenia pierwszego protokołu zdawczo – odbiorczego będzie możliwość zastosowania oznaczenia wewnętrznego poszczególnego autobusu (oprócz oczywiście marki i typu), co umożliwi na drugim etapie zaliczkowania dopisania do niego oznaczenia nr VIN, dzięki czemu uzyska się bardzo precyzyjne powiązanie rozliczenia końcowego płatności na podstawie FV końcowej, uwzględniającej pierwsze dwie zaliczki rozpisane na poszczególne autobusy.

§9 pkt 3 lit c) umowy precyzuje dokładnie sposób rozliczenia zakupu autobusów. Wskazuje jednoznacznie na konieczność wystawienia faktury końcowej osobno na każdy z autobusów, co w oczywisty sposób przenosi się na tożsame podejście w przypadku faktur zaliczkowych, co wynika z samej istoty płatności zaliczkowych oraz obowiązujących zasad w zakresie rozliczania dostaw poprzedzonych przedpłatami.

211.) Prosimy o wykreślenie postanowienia §10 ust. 4 Umowy – postanowienie to tworzy fikcję, na mocy której każda usterka pojazdu jest naruszeniem przepisów Umowy, za samo której wystąpienie naliczona zostanie kara umowna. Należy zwrócić uwagę, że w dalszych punktach umowy przewidziane są kary umowne za nie usunięcie w terminie usterki autobusu – tym samym niezależnie od tego, czy Wykonawca usunie usterkę czy też nie, od samego wystąpienia awarii (nawet przed jej zgłoszeniem!) będzie zobowiązany do zapłaty kary umownej. Zwrócić należy uwagę, że Zamawiający nie definiuje usterek, których wystąpienie spowodowałoby konieczność wykonania, tzw. "zjazdu" do warsztatu, czyli takich, które dotyczą układów niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa podróży. W tej sytuacji kara umowna, której naliczenie zależy wyłącznie od uznania Zamawiającego jest instytucją sprzeczną z sensem i celem regulacji kar umownych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ, § 10 ust. 4:

4. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 300 zł (słownie: trzysta złotych) za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego wadą objętą gwarancją uniemożliwiającą eksploatację autobusu w sposób bezpieczny i zgodny z jego przeznaczeniem.

212.) Analogicznie postanowienie §10 ust. 5 Umowy, przewidujące karę umowną za przestój autobusu spowodowany usterką masową, bez zdefiniowania jakie usterki mogą być kwalifikowane jako usterki powodujące przestój autobusu, stanowią dolegliwość nie adekwatną do ewentualnego zawinienia Wykonawcy, pozostawiając też możliwość naliczenia kary umownej w sferze dowolnej uznaniowości Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ, § 10 ust. 5:

5. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną w wysokości 1500 zł (słownie: tysiąc pięćset złotych) za każdy autobus, za każdy dzień przestoju autobusu spowodowanego usterką o charakterze masowym, począwszy od 8 (słownie: ósmego) dnia przestoju autobusu, chyba, że WYKONAWCA dostarczy autobusy zastępcze w liczbie autobusów wyłączonych z eksploatacji z powodu usterki o charakterze masowym uniemożliwiającą eksploatację autobusu w sposób bezpieczny i zgodny z jego przeznaczeniem.

213.) W uzupełnieniu pytania 8 powyżej prosimy o potwierdzenie, że w przypadku wykonywania napraw gwarancyjnych przez ASO Zamawiającego w ramach autoryzacji, na Wykonawcę może być nałożona wyłącznie kara umowna z tytułu nie dostarczenia części zamiennych (§10 ust 10 Umowy).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający doprecyzował zapisy w Załączniku nr 7 i nr 8 do SIWZ, § 10 ust. 10:

10. ZAMAWIAJĄCY może naliczyć WYKONAWCY karę umowną za niedostarczenie, w okresie gwarancji, w terminie określonym w Załączniku nr 9 do umowy §6 punkty 1) lub 2) części zamiennych niezbędnych do wykonywania napraw gwarancyjnych i obsługi technicznych, w wysokości 300 zł (słownie: trzysta złotych) za każdy dzień zwłoki, w stosunku do terminów określonych w Załączniku nr 9 do umowy §6 punkty 1) lub 2).

214.) Prosimy o zmianę postanowienia §10 ust. 16 Umowy i ustanowienie limitu kar umownych w wysokości nie większej niż 20% Wynagrodzenia umownego. Przyjęty limit 70% ma charakter pozornego miarkowania kar umownych, bowiem przy tak wysokim wynagrodzeniu łącznym jego 70% stanowi ogromną sumę, której naliczenie prowadzić będzie do rażącej straty Wykonawcy. Co więcej – kwota ta jest całkowicie nierynkowa – nie jest spotykana ani w prywatnych kontraktach, ani w zamówieniach publicznych. Nowa ustawa prawo zamówień publicznych przewiduje limit kar umownych na poziomie 20%. Ustanawianie innego – ponad trzykrotnie większego limitu na niecałe dwa miesiące przed wejściem w życie nowej ustawy (niewykluczone, że w dniu podpisywania Umowy, nowe prawo już będzie obowiązywać) jest zatem pozbawione oparcia w wytycznych stanowionych przez ustawodawcę.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 29 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

215.) Prosimy o ograniczenie czasu aktualizacji oprogramowania opisanego w §12 ust 1 do 10 lat. Po upływie okresu gwarancji, utrzymywanie obowiązku aktualizowania oprogramowania w ramach wynagrodzenia umownego prowadzi do nieuzasadnionego wzrostu kosztów realizacji zamówienia publicznego, nie pozostającego w związku bezpośrednim z obowiązkami Wykonawcy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

216.) Wykonawca wnosi o zagregowanie przebiegu deklarowanego – 85 000 km/rok i ustanowienie tego przebiegu, po przemnożeniu przez ilość lat gwarancji jako maksymalnego przebiegu na który udzielana jest każdorazowo gwarancja w punktach 1.1 – 1.5 Załącznika nr 4 Umowy. W ten sposób Wykonawca będzie miał możliwość precyzyjnego określenia zakresu swojej odpowiedzialności w odniesieniu do łatwiej dla Wykonawcy mierzalnego kryterium żywotności autobusu, jakim jest kilometr.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.

217.) Wnosimy o zmianę postanowienia Rozdziału 3 pkt. 3.1 Załącznika nr 4 do Umowy w ten sposób, aby w miejsce 20% (dwadzieścia procent) wskazać 75% (siedemdziesiąt pięć procent). Nie sposób za "masową" uznać usterki dotyczącej 4 autobusów standardowych lub 2 autobusów przegubowych. Określenie "usterka masowa" w powszechnym, intuicyjnym odczuciu dotyczyć musi znaczącej ilości, większości pojazdów z danej próby. Kwota 20% z pewnością tego intuicyjnego kryterium nie spełnia. Przypomnieć należy, że z wystąpieniem masowej usterki wiąże się znaczące dolegliwości w postaci wysokich kar umownych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 3.1:

3.1. za usterkę masową uznaje się wady tego samego rodzaju, które mogą mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z winy WYKONAWCY, które zostały ujawnione, w co

najmniej 50% (słownie: pięćdziesiąt procent) dostarczonych pojazdów, w okresie 12 (słownie: dwunastu) następujących kolejno po sobie miesięcy w okresie gwarancji na cały pojazd.

218.) Uzupełniając wskazujemy, że całkowicie nieuzasadniona jest "nowacja" gwarancji na prace naprawcze w ramach usterki masowej, opisanej w Rozdziale 3, pkt. 3.5 Załącznika nr 4 do Umowy – w taki sposób, że biegnie ona w okresie odpowiadającym okresowi gwarancji od dnia wykonania naprawy w ostatnim z autobusów. Przy niskim limicie ilości usterek w autobusach koniecznym dla ustalenia wystąpienia usterki masowej z łatwością Zamawiający będzie mógł wydłużyć gwarancję na czas bliżej nie oznaczony. Zaproponować w tym miejscu należy udzielenie dodatkowego terminu gwarancji, jednak nie dłuższego niż 12 miesięcy. Spostrzec też należy, że nie będzie wiadome, jak obliczyć nowy termin gwarancji, w przypadku awarii elementów opisanych w pkt. 1.3 – 1.5 Załącznika nr 4 – czy będzie to "nowe 10 lat na elementy poszycia zewnętrznego? Taka interpretacja – aczkolwiek dopuszczalna – jawi się Wykonawcy jako całkowicie oderwana od realiów eksploatacji autobusów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 4 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II ust. 3.5:

3.5. WYKONAWCA zobowiązuje się do udzielenia gwarancji w wymiarze minimum 24 miesięcy na rozwiązanie, które zostało zastosowane w celu usunięcia usterek masowych, jednak nie krócej niż do końca terminu udzielonej gwarancji na cały autobus, okres gwarancji na to rozwiązanie dla wszystkich pojazdów, w których było zastosowane rozpoczyna bieg od daty zastosowania tego rozwiązania w ostatnim z dostarczonych autobusów.

219.) W odniesieniu do Załącznika nr 9 do Umowy, Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że uzna jako "przekazanie informacji o wprowadzonych zmianach" dokonanie aktualizacji programu do obsługi pojazdów (w przypadku Wykonawcy jest to program "Impact") Każdorazowo bowiem, w przypadku zasięgnięcia przez serwisanta informacji o sposobie naprawy danego elementu lub też sposobie obsługi autobusu, uzyskiwane są w programie najbardziej aktualne wytyczne dokonywania napraw i obsługi. Informowanie natomiast o każdej zmianie w innej formie, wobec obszerności przekazywanej bazy danych, będzie wyłącznie pozorne – realnie Zamawiający nie będzie miał możliwości weryfikacji co dokładnie zostało w danej chwili zaktualizowane.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza iż opisany przez Wykonawcę sposób „przekazywania informacji o wprowadzonych zmianach” spełnia wymagania Zamawiającego zawarte w załączniku nr 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §4, ust. 8, lit. a).

220.) Wykonawca wnosi o wydłużenie okresu na dostarczenie części zamiennych, opisanego w §6 ust. 1 pkt 1) do 4 dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania oraz ustanowienia, że zamówienie złożone po godzinie 15:00 traktowane będzie jako złożone w dniu następnym. Ustanowienie terminu dwóch dni – w sytuacji konieczności zapewnienia logistyki części zamiennych – może doprowadzić do sytuacji notorycznego opóźniania się z dostarczeniem części. Może też ten termin stać się narzędziem do uzyskiwania kar umownych w przypadku konfliktu pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą – wystarczy bowiem złożyć zamówienie w piątek około godziny 15:00 i w poniedziałek Wykonawca już będzie w pierwszym dniu zwłoki w dostarczeniu części. Dlatego też zasadne jest zmodyfikowanie tych zapisów w sposób pozwalający na realne wykonanie Umowy zgodnie z jej treścią.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedziach nr 164 i 171 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

221.) Podobnie zasadne jest wydłużenie terminu na dostarczenie części w okresie pogwarancyjnym do 10 dni roboczych i z przyjęciem limitu zamówienia na godzinę 15:00 w danym dniu. Dodatkowo konieczne

jest sprecyzowanie, co Zamawiający rozumie przez pojęcie "okres pogwarancyjny". Obce polskiemu prawu zamówień publicznych jest ustanowienie zobowiązania całkowicie bezterminowego – bowiem okres pogwarancyjny w przypadku autobusu może trwać dłużej aniżeli okres gwarancyjny. Ustanowienie na cały ten czas sztywnego i krótkiego terminu dostawy części, zagrożonego karami umownymi jest całkowicie nieuzasadnione.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 171 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania oraz:

Zamawiający zmienił zapisy w załączniku nr 9 do umowy numer PKA/PN-2/2020/I i PKA/PN-2/2020/II §6, ust. 1, pkt. 6).

6) umożliwienia, w okresie pogwarancyjnym zakupu części zamiennych do napraw pogwarancyjnych i realizacji złożonych zamówień w terminie 10 (słownie: dziesięciu) dni roboczych od daty zgłoszenia zapotrzebowania za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail: lub za pomocą sklepu internetowego prowadzonego przez WYKONAWCĘ - pocztą elektroniczną na adres e-mail: W przypadku części zamiennych nie występujących w standardowym obrocie termin dostawy może ulec wydłużeniu do 30 dni za zgodą obu stron wyrażoną w formie pisemnej;

222.) W ocenie Wykonawcy zasadne byłoby też – zarówno w zakresie dostaw części w okresie gwarancji jak i w okresie pogwarancyjnym na rozdzielanie terminów dostaw w zależności od charakteru danej części. Dla części, których wymiana nie jest niezbędna do wykonywania przewozów termin na dostawę mógłby być dłuższy i wynosić 7 dni roboczych w okresie gwarancji oraz 15 dni roboczych w okresie pogwarancyjnym. Podobnie w przypadku napraw powypadkowych – powinny być ustanowione dłuższe terminy na dostawy części, z uwagi na fakt, że z pewnością elementy poszycia nadwozia będą wymagały ich indywidualnego wyspecyfikowania i wyprodukowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedziach nr 164 i 221 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

223.) Wnosimy o wykreślenie postanowień pkt 1.14 Załącznika nr 4 oraz §6 ust. 2 i §10 ust 1 Załącznika nr 9 do Umowy przewidujące konieczność zapewnienia autobusu zastępczego. Uzasadnieniem tego wniosku jest fakt, że autobusy elektryczne, z uwagi na ich cenę i stopień skomplikowania, a także z uwagi na brak jednolitych wykomogów stawianych przez Zamawiających w zamówieniach publicznych nie są produkowane "na parking". Produkcja jest zindywidualizowana i zoptymalizowana. Zaś koszt realizacji produkcji "na zapas" byłby olbrzymi. W przedmiotowym zamówieniu takich autobusów "na zapas" należałoby realnie wykonać co najmniej dwa – standardowy i przegubowy. Co więcej – w/w zapisy nie precyzują, co ma zrobić Wykonawca w przypadku awarii więcej niż jednego autobusu. Nie jest możliwe realne zapewnienie przez cały okres gwarancji autobusów zastępczych, bowiem produkcja i utrzymanie takich pojazdów czyniłaby wykonanie zamówienia publicznego nieopłacalnym. Dodatkowo zwrócić należy uwagę, że mające miejsce na początku 2020 roku zamknięcia fabryk w całej Europie, doprowadziły do wytworzenia kolejek produkcyjnych, których konieczność rozładowania, oraz konieczność zapewnienia terminowej realizacji aktualnych zamówień powoduje, że wprowadzanie do produkcji dwóch autobusów "na zapas" jest niecelowe. Ponadto Zamawiający musi zadać sobie pytanie co po okresie gwarancji Wykonawca będzie z takimi "zapasowymi" autobusami miał począć – przecież to nie są przedmioty podlegające zbyciu na wolnym rynku, zwłaszcza za kilka lat – kiedy nie będą już spełniały najnowszych aktualnych na koniec dekady wymogów technicznych. Postanowienia te zatem – aczkolwiek zrozumiałe dla Wykonawcy – stoją w sprzeczności z realiami wynikającymi ze specyfiki rynku autobusów elektrycznych.

Odpowiedź Zamawiającego:

W odpowiedzi nr 158 udzielono wyjaśnień w zakresie pytania.

Uzasadnienie Wykonawcy XXX

Uzasadniając wnioski o zmianę postanowień w zakresie terminów oraz kar umownych a także obowiązku zapewnienia autobusu zastępczego, Wykonawca zwraca uwagę na orzecznictwo Krajowej Izby Odwoławczej przy UZP oraz Sądów Powszechnych. Orzecznictwo to kładzie nacisk na to, że Zamawiający w ramach realizacji zamówienia publicznego nie powinien przenosić na Wykonawcę wszelkich ryzyk związanych z realizacją zamówienia. W tym miejscu należy przytoczyć wyrok KIO z 18 maja 2015 r. (KIO 897/15): „*Takie ukształtowanie postanowień umownych jest w ocenie Izby nadużyciem przysługującego zamawiającemu prawa podmiotowego i narusza zasady słuszności i sprawiedliwości kontraktowej. Wykonawca nie jest ubezpieczycielem zaniechań czy niewłaściwych decyzji zamawiającego. Nie jest w stanie wycenić takiego ryzyka i wliczyć go w wartość zamówienia. I nie powinien, gdyż umowa o realizację zamówienia publicznego nie ma służyć zamawiającemu do zabezpieczenia interesu publicznego rozumianego, jako przerzucenia na wykonawcę konsekwencji i kosztów zaniechań czy niezasadnych decyzji zamawiającego, ale ma służyć realizacji interesu publicznego*”. Sąd Okręgowy w Poznaniu w wyroku z dnia 11 sierpnia 2006 r. (IX Ga 137/06) wskazał, że „*Prawo zamówień publicznych chroni bowiem z jednej strony interes Zamawiającego (interes publiczny), z drugiej nakazuje przestrzegać zasady równego traktowania potencjalnych wykonawców i uczciwej konkurencji. Formułując SIWZ, Zamawiający musi mieć na uwadze dobra chronione tą ustawą i zachować równowagę pomiędzy rozwiązaniami preferującymi poszczególne interesy*”.

Idąc naprzeciw oczekiwaniom wykonawców, którzy wielokrotnie zwracali uwagę na dążenia zamawiających do nadmiernego obciążenia wykonawców ryzykami związanymi z realizacją zamówień publicznych ustawodawca opracował nową ustawę prawo zamówień publicznych (ustawa z dnia 11 września 2019 r., Dz. U. z 2019 r. Poz. 2019).. I tak w nowej ustawie realizowane są m.in. te cele w zakresie:

- I. ograniczenia zbyt jednostronnego kształtowania postanowień umów przez zamawiających, czy też nadmiernie restrykcyjnych i nieproporcjonalnych do rodzaju i wartości zamówienia publicznego zapisów umownych,
- II. zwiększenia przejrzystości regulacji dotyczących umów. W nowej ustawie przewidziany został także katalog klauzul niedozwolonych, i tak zgodnie z tym postanowienia umowy nie mogą zatem przewidywać:
 - a) odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia (zamawiający w sposób niedozwolony przewidują odpowiedzialność za kwalifikowaną formę opóźnienia, czyli zwłokę wykonawcy),
 - b) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem (niezgodne z ustawą będą zatem kary umowne za działania zupełnie niezwiązane z przedmiotem umowy),
 - c) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający,

Ustawodawca wprowadził także katalog obowiązkowych zapisów umownych w tym łączną maksymalną wysokość kar umownych, których mogą dochodzić strony na poziomie 20% wartości wynagrodzenia Wykonawcy.

W kontekście tych regulacji warto zwrócić uwagę, że już teraz organy kontrolne i UZP - nie tylko rekomendują rozwiązania jak przywołane powyżej z nowej ustawy prawo zamówień publicznych, ale też kwestionują ich brak w zawieranych obecnie umowach, w szczególności w przypadku wykorzystania środków unijnych ma to dla beneficjenta ogromne znaczenie w kontekście oceny realizacji postępowania przez jednostkę kontrolną Instytucji Zarządzającej.

Tym bardziej nasze wnioski j.w. uważamy za zasadne.

Zamawiający ma możliwość kontrolowania swoich czynności i w razie wątpliwości (czy to na skutek własnych przemyśleń, czy też powiadomienia przez wykonawcę), może wycofać się z podjętej decyzji i powtórzyć daną czynność. Natomiast na tym etapie z Zamawiający ma nieskrępowaną możliwość dokonania autokorekty SIWZ w celu przywrócenia równowagi stron w poszczególnych postanowieniach Umowy. Granice takiego działania są wyznaczone przez aktualnie obowiązującą ustawę prawo zamówień publicznych w tym w szczególności w oparciu o art. 38 ust. 1 i 4 ustawy Pzp.

Mając powyższe na uwadze, wnosimy jak na wstępie.

224.) „Zamawiający w punkcie 2.2.3 określa, że pojemność dysku musi umożliwiać rejestrację obrazu wideo z wszystkich kamer przez okres co najmniej 14 dni. Jednocześnie w punkcie 2.2.4 Zamawiający określa, że rejestrator powinien być wyposażony przynajmniej w dwa dyski, ich pojemność powinna wynosić przynajmniej 1 TB z możliwością rozbudowy do maksymalnie 6 dysków. Zamawiający określa zatem zarówno minimalny okres przechowywania, minimalną pojemność dysku, minimalną i maksymalną ilość dysków, które można zastosować.

Minimalne określenie wielkości dysku znajduje swoje uzasadnienie w punkcie 2.2.7 który określa, że możliwa jest zmiana pojemności twardych dysków w kieszeni umieszczonej w rejestratorze. Punkt ten rozszerza treść punktu 2.2.4 w rozumieniu, że dostarczone dyski powinny być pojemności minimum 1TB i dodatkowo rejestrator powinien umożliwiać pracę przynajmniej z dyskami dwóch różnych pojemności.

Wymóg zastosowania minimalnej liczby dysków znajduje swoje uzasadnienie w punkcie 2.2.8, który to stawia wymaganie 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 zakresie punktów 2.2.3, 2.2.4 z pominięciem części dotyczącej maksymalnej liczby dysków i punktu 2.2.8 są spójne i określają, że Zamawiający wymaga aby okres przechowywania wynosił przynajmniej 14 dni, był rejestrowany na dwóch dyskach a w przypadku awarii jednego z nich był rejestrowany na dysku sprawnym.

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 zawarty w punkcie 2.2.3, 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.

Zamawiający określa parametry okresu przechowywania czy też redundancji systemu na poziomie zapisu danych na dyskach w postaci ich ilości które są jego uzasadnioną potrzebą, co nie podlega żadnym wątpliwościom. Określenie pojemności dysków może mieć związek z koniecznością zwiększenia okresu składowania danych w przyszłości, jednakże w takim przypadku to Zamawiający powinien przeliczyć w jaki sposób okres przechowywania jest zwiększony a jednocześnie nie posiada danych aby taki okres przeliczyć. Zamawiający na etapie oceny ofert nie wie, czy Wykonawca dostarczy 4TB na dwóch dyskach aby składować materiał wideo z okresu 15 dni, czy też 2TB na dwóch dyskach aby składować ten sam okres. Dodatkowo, biorąc pod uwagę jedynie kryteria pojemności, różnica w zapewnieniu pracy rejestratora przez jednego z Wykonawców na 8 dyskach pojemności 1TB, co w efekcie daje 8TB danych na których można przechować 60 dni w stosunku do Wykonawcy, który zapewnia pracę rejestratora na 4 dyskach o pojemności 4TB każdy, co daje łącznie 16TB na których z powodu wydajnego algorytmu kompresji można przechować 180 dni nie powinna prowadzić do wykluczenia drugiego z nich z przetargu skoro dostarczane przez niego rozwiązanie charakteryzuje się lepszymi parametrami i co z pewnością naruszałoby zasady uczciwej konkurencji.

Przypominając orzecznictwo, Uchwała KIO z dnia 27 września 2012 r., sygn. akt: KIO/KD 80/12 uściśla w następujący sposób: „KIO w wyroku z dnia 20.11.2008 r. (KIO/UZP 1273/08) stwierdziła, że „zasadę uczciwej konkurencji narusza zbyt rygorystyczne określenie wymagań odnoszących się do przedmiotu zamówienia, jeżeli nie jest to uzasadnione potrzebami zamawiającego, a jednocześnie ogranicza krąg wykonawców zdolnych do wykonania zamówienia.” Ponadto należy dodać, iż „do naruszenia art. 29 ust. 2 p.z.p. może dojść w sytuacji, w której istnieje jedynie możliwość utrudnienia uczciwej konkurencji” (wyrok KIO z 18.11.2008 r., sygn. akt: KIO/UZP 1240/08). Przy czym naruszeniem zasady uczciwej konkurencji jest nie tylko opis przedmiotu zamówienia wskazujący na jeden konkretny produkt lub wykonawcę, ale także taki opis, który umożliwia dostęp do zamówienia kilku wykonawcom, jednocześnie uniemożliwiając go w sposób nieuzasadniony innym, którzy również byłiby w stanie wykonać dane zamówienie.”

Wnosimy zatem o wykreślenie w punkcie 2.2.4. części "z możliwością zastosowania maksymalnie 6 (słownie: sześciu) dysków;" oraz dodanie na koniec punktu 2.2.3. "z możliwością rozszerzenia go przy pomocy dodatkowych dysków do 30 dni".

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia iż z treści pytania wynika że skierowany wniosek dotyczy zapisów w załącznikach nr 9 i 10 do SIWZ punkt 34.2.3 i 34.2.4 nie zaś punktów 2.2.3 i 2.2.4..

Zamawiający zmienił zapisy w załącznikach nr 9 i nr 10 do SIWZ punkt 34.2.3. i 34.2.4.

34.2.3. pojemność dysku musi umożliwiać rejestrację przy wszystkich podłączonych kamerach przez okres co najmniej 14 dni, Zamawiający dopuszcza możliwość rozszerzenia rejestracji do 30 dni;

34.2.4. rejestrator wyposażony w minimum dwa dyski wymienne o pojemności minimum 1 TB (słownie: jeden terabajt);

Pytanie z dnia 24.11.2020r (po terminie zadawania pytań)

225.) Zamawiający w załączniku nr 9 do SIWZ, dotyczącym autobusów o długości 11,5-13,5 m, w punkcie 8.7.6 pisze:

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

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie rozwiązania umieszczenia w autobusie o długości 11,5-13,5m urządzenia szybkiego ładowania - pantografu (podnoszona głowica stykowa) umieszczonego na dachu autobusu nad drugą osią.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wymaga lokalizacji złącza pantografowego nad przednią osią. Dla zamawiającego lokalizacja złącza nad pierwszą osią w sposób uniwersalny definiuje organizację przestrzeni dla pasażerów (usytuowanie wiaty przystankowej możliwie blisko drzwi, z których pasażerowie korzystają najczęściej, istniejąca infrastruktura oświetlenia drogowego i roślinność) na przystanku niezależnie, jakim rodzajem autobusu będzie obsługiwana dana linia (autobus 12 lub 18 metrowy). Z badań zachowań komunikacyjnych mieszkańców Gdyni prowadzonych przez ZKM w Gdyni wynika, że największe potoki pasażerów przepływają przez drugie, trzecie (i czwarte w przypadku autobusów 18 metrowych) drzwi, z pierwszych drzwi pasażerowie korzystają najmniej. Lokalizacja złącza pantografowego w części środkowej lub tylnej powoduje, iż autobus 12 i 18 metrowy na przystanku jest ustawiony „na długości miejsca postojowego” w sposób diametralnie różny w stosunku do wiaty przystankowej. Umieszczenie pantografu w środkowej części autobusu powoduje, iż maszt ładowarki i jej ramię muszą zostać zlokalizowane w miejscu najbardziej dogodnym i uczęszczanym przez pasażerów ze względu na wsiadanie i wysiadanie z autobusu.

Zapisy SIWZ pozostają bez zmian.