

Wrocław, dnia 10.12.2021 r.

Zamawiający:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o.
ul. Rysia 3
87-800 Wrocław

Odpowiedzi na pytania dotyczące wyjaśnień treści SWZ

Wszyscy zainteresowani

W związku z zadaniem przez jednego z Wykonawców pytaniem:

Szanowni Państwo, Zwracamy się z uprzejmą prośbą o odpowiedź na poniższe pytania dotyczące Specyfikacji Warunków Zamówienia:

Pytanie 1

W treści SWZ w rozdziale 14 „Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty wraz z podaniem wag tych kryteriów”, w części 1, punkt 5, tabela Zamawiający zapisał:

Kryterium 2 „Ilość miejsc (ogółem)”

Za zaoferowanie przez Wykonawcę w autobusach powyżej 80 – 2 pkt.

Powyżej 75 miejsc do 80 – 1 pkt.

Poniżej 75 miejsc do 0 – 0 pkt.”

Wnosimy o zmianę powyższego kryterium poprzez zmniejszenie wymaganej ilości miejsc według poniższej propozycji:

Za zaoferowanie przez Wykonawcę w autobusach powyżej 78 – 2 pkt. Powyżej 73 miejsc do 78 – 1 pkt.

Poniżej 73 miejsc do 0 – 0 pkt.

Uzasadnienie: Zamawiający przykłada szczególną wagę w ocenie oferty do wysokiego zasięgu pojazdu (Kryterium 1 „Gwarancja zasięgu”), jak i pojemności magazynu energii (Kryterium 8 „Pojemność magazynu energii”). Parametry te są ściśle powiązane z pojemnością pasażerską, gdyż duża bateria o dużej pojemności pozwalająca uzyskać wysokie zasięgi pojazdu zwiększa masę autobusu gotowego do jazdy. Waga jest głównym wyznacznikiem maksymalnej pojemności pasażerskiej w autobusach elektrycznych. Sąd wnosimy o modyfikację wymagań w tym zakresie, aby umożliwić Wykonawcom optymalizację konfiguracji i rozwiązań zastosowanych, tak aby zaoferować Zamawiającemu najlepszą konfigurację o najwyższych parametrach użytkowych, będących jednocześnie kompromisem wymagań Zamawiającego i możliwości technologicznych producentów. Ponadto jedynie nieznaczne obniżenie

wymagań w zakresie pojemności pasażerskiej pozwoli na znaczne zwiększenie zasięgów i maksymalnej pojemności baterii w pojeździe, dlatego też wnosimy jak we wstępie.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 1:

Zamawiający pozostawia treść SWZ bez zmian.

Pytanie 2

W treści SWZ w rozdziale 14 „Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty wraz z podaniem wag tych kryteriów”, w części 1, punkt 5, tabela Zamawiający zapisał:

Kryterium 7 „Zużycie energii elektrycznej w kWh na 1 km przebiegu W/s SORT 2”

Opisując zasady przyznawania punktów w Kryterium „Zużycie energii elektrycznej w kWh na 1 km przebiegu W/s SORT 2” Zamawiający wyjaśnił w punkcie 5.7, że dokona oceny poszczególnych ofert w zakresie w/w parametru w oparciu o zadeklarowane wartości zużycia energii elektrycznej wg SORT 2. W treści SWZ Zamawiający dodatkowo określił wymaganie, iż każdy Wykonawca zobowiązany jest złożyć nie później niż 30 dni przed pierwszą dostawą autobusów „Protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu SORT 2, dla oferowanego autobusu”. Nie ulega wątpliwości, iż Zamawiający w trakcie oceny ofert powinien porównywać ze sobą tylko te wielkości, które zostały zmierzone w oparciu o taką samą procedurę badawczą i wykorzystanie w tym przypadku protokołów SORT 2 spełnia powyższy warunek. Pragniemy jednak zwrócić uwagę, iż istotnym parametrem mającym znaczący wpływ na ilość zużytej energii elektrycznej przez poszczególne autobusy jest ich masa własna i konfiguracja, a w szczególności masa zastosowanych baterii trakcyjnych (pytanie numer 1) i konfiguracja układu jezdnego, w tym rodzaj silnika trakcyjnego, wymiary pojazdu, rozmiar ogumienia i kół. Użycie przez Zamawiającego jedynie ogólnego sformułowania wymogu: „wartość zużycia energii przez oferowany autobus EV (w kWh/km) zmierzona w cyklu jazdy zgodnym z procedurą badawczą SORT” mogłoby doprowadzić do zaistnienia faktu nieuczciwej konkurencji polegającej na zaoferowaniu przez potencjalnego Wykonawcę autobusu wyposażonego w baterie trakcyjne o maksymalnej pojemności (pojemność baterii trakcyjnych stanowi również kryterium punktowane), oraz przedstawienie jednocześnie wraz z ofertą protokołu SORT 2 opracowanego dla autobusu o minimalnej pojemności baterii trakcyjnych i/lub w innej konfiguracji napędu, a co za tym idzie – znacząco mniejszej masie własnej i innych właściwościach jednych, zużywającego dzięki temu mniej energii elektrycznej. W związku z powyższym prosimy, aby Zamawiający doprecyzował, iż użyte w SWZ określenia „SORT dla oferowanego autobusu”, określa w szczególności, iż złożony przez każdego Wykonawcę protokół SORT 2 został opracowany dla autobusu zgodnego z oferowanym w zakresie pojemności baterii trakcyjnych, zastosowanego układu napędowego i silnika trakcyjnego, wymiarów pojazdu i rozmiaru ogumienia.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 2:

TAK

Pytanie 3

W treści SWZ w rozdziale 14 „Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty wraz z podaniem wag tych kryteriów”, w części 1, punkt 5, tabela Zamawiający zapisał:

Kryterium 7 „Zużycie energii elektrycznej w kWh na 1 km przebiegu W/s SORT 2

Najniższe zużycie energii elektrycznej E

W naszej ocenie zastosowana przez Zamawiającego metoda przyznawania punktów w Kryterium „Zużycie energii elektrycznej...”, polegająca na przyznawaniu przez Zamawiającego punktów jedynie jednej z otrzymanych ofert (system 0 lub 3 pkt.), premiuje niewspółmiernie wysoko oferty różniące się nieistotnie nisko pod względem deklarowanej ilości zużywanej energii elektrycznej, nie odzwierciedlając w ten sposób rzeczywistych korzyści jakie może odnieść Zamawiający z faktu ostatecznego wyboru oferty ocenionej wyżej wg pozostałych kryteriów, różniące się jedynie nieznacznie pod względem deklarowanej wartości zużycia energii elektrycznej.

Wnioskujemy o zastosowanie proporcjonalnego sposobu przyznawania punktów jako metody bardziej racjonalnej z punktu widzenia korzyści uzyskiwanych przez Zamawiającego, wynikających z różnic ilości zużywanej energii elektrycznej przez oferowane autobusy, deklarowanych zgodnie z SORT 2 przez poszczególnych Wykonawców. W związku z powyższym prosimy o zastosowanie w przypadku Kryterium oceny proporcjonalnej opartej na poniższym wzorze:

$$E_n = \frac{E_{\min}}{E_{\text{bad}}} \times 3 \text{ pkt.}$$

gdzie: E_n – ilość punktów oferty badanej w Kryterium

E_{\min} – najniższe zaoferowane zużycie energii elektrycznej wg E-SORT 2 na 100 km

E_{bad} - zużycie energii elektrycznej wg E-SORT 2 na 100 km oferty badanej (ocenianej)

3 pkt. – wskaźnik stały, waga kryterium.

Przychylenie się do powyższego wniosku zapewni konkurencję pomiędzy Wykonawcami w oparciu o wszystkie kryteria określone przez Zamawiającego i pozwoli uniknąć przywiązywania nadmiernej wagi zużyciu energii – szczególnie w przypadku jeśli różnice zużycia energii pomiędzy ofertami będą pomijalnie niskie.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 3:

Zamawiający przychylił się do wniosku i zmienia brzmienie treści SWZ

Tabela pkt 7

Oraz Rozdział 14 SWZ „Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty wraz z podaniem wag tych kryteriów”, w części 1, punkt 5.7 na treść o brzmieniu:

Zamawiający przyzna punkty w Kryterium 7 „Zużycie energii elektrycznej w kWh na 1 km przebiegu W/s SORT 2

$$E_n = \frac{E_{\min}}{E_{\text{bad}}} \times 3 \text{ pkt.}$$

gdzie: E_n – ilość punktów oferty badanej w Kryterium

E_{\min} – najniższe zaoferowane zużycie energii elektrycznej wg E-SORT 2 na 100 km

E_{bad} - zużycie energii elektrycznej wg E-SORT 2 na 100 km oferty badanej (ocenianej)

3 pkt. – wskaźnik stały, waga kryterium.

Pytanie 4

W treści SWZ w rozdziale 5 „Termin wykonania zamówienia”, dla części 1 Zamawiający zapisał:

„1 dostawa – 9 miesięcy od podpisania umowy;
2 dostawa – 13 miesięcy od podpisania umowy;
3 dostawa – 17 miesięcy od podpisania umowy.”

Wnosimy o zmianę terminu 1 dostawy na maksymalnie 13 miesięcy od podpisania umowy t.j.:

1 dostawa (8 autobusów) – 13 miesięcy od podpisania umowy przy czym Zamawiający dopuszcza wcześniejszą dostawę 4 autobusów pochodzących z 1 dostawy za pisemną zgodą na wniosek z złożony przez Wykonawcę;
2 dostawa (3 autobusy) – 17 miesięcy od podpisania umowy;

Uzasadnienie: Z uwagi na zerwane przez pandemię COVID-19 łańcuchy oraz dużą nieprzewidywalność terminów produkcji komponentów elektronicznych, wnosimy o wydłużenie maksymalnego czasu dostawy 1 partii pojazdów przy zachowaniu możliwości dokonania jej w 9 miesięcznym terminie. Obecnie wszyscy producenci pojazdów odnotowują problemy z dostawami komponentów elektronicznych do produkcji pojazdów, co wydłuża proces i czyni terminy produkcji mocno nieprzewidywalnymi. Stąd wyrażenie zgody przez Zamawiającego na wydłużenie maksymalnego terminu dostawy 1 partii z jednoczesnym zachowaniem możliwości wcześniejszej dostawy, jeśli produkcja będzie przebiegać bez komplikacji, pozwoli na zaoferowanie niższej ceny za pojazd. Zaoferowanie 9 miesięcznego terminu dostawy autobusu elektrycznego, który jest znacznie bardziej wymagający jeśli chodzi o deficytowe komponenty elektroniczne niż pojazd z tradycyjnym napędem, będzie wymagało uwzględnienia w cenie ryzyka poniesienia kar za opóźnienie w przypadku braku komponentów elektronicznych. Dlatego wyrażenie zgody przez Zamawiającego pozwoli na przedstawienie korzystniejszych ofert przez Wykonawców.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 4:

NIE.

Pytanie 5

W Załączniku nr 4 w punkcie III w podpunkcie 3.1 Układ kierowniczy, Zamawiający wymaga zastosowania pompy wspomaganie układu kierowniczego, wyposażonej w przyłącze diagnostyczne. W związku z tym, że jako producent kompletnego auta bazujący na podzespołach dedykowanych do naszych pojazdów, integrujemy komponenty autobusu w jeden układ diagnozy oraz monitorowania, kontrola pompy wspomaganie odbywa się poprzez złącze OBD dostępne w kabinie kierowcy i przy pomocy jednego komputera diagnostycznego umożliwiającego dokładne sprawdzenie każdego komponentu pojazdu. Wnosimy o zaakceptowanie powyższego rozwiązania jako bardziej ergonomicznego pod kątem użytkowym jak i mniej kosztownego (jeden komputer serwisowy).

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 5:

Wyrażamy zgodę.



Pytanie 6

W Załączniku nr 4 do SWZ w punkcie III, podpunkt 4.3 „Układ poziomujący”, Zamawiający wymaga aby pojazd posiadał możliwość poruszania z maksymalnym poziomem wysokości do prędkości 15km/h. W związku z zastosowaniem najnowszych rozwiązań dostępnych w systemie ECAS, oferowane przez nas pojazdy mogą poruszać się bezpiecznie z maksymalnym poziomem jazdy do max. 20km/h (po przekroczeniu tej prędkości poziom pojazdu wraca z powrotem do normalnej wysokości). Wnosimy o zaakceptowanie standardowego, seryjnie stosowanego rozwiązania jako spełniającego wymogi Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 6:

TAK.

Pytanie 7

W Załączniku nr 4 do SWZ w punkcie III, podpunkt 4.3 „Układ poziomujący”, Zamawiający wymaga, aby przyklęk prawej strony wynosił maksymalnie 70 mm. Wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania seryjnego, gdzie układ poziomowania i ustawiania poziomu pojazdu obniża wejście o 60 mm. Powyższe, standardowe rozwiązanie pozwala swobodnie użytkować pojazd w ruchu miejskim, a wysokość wejścia na standardowym poziomie 320 mm przedstawia bardzo dobre parametry użytkowe.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 7:

Dopuszczamy rozwiązanie seryjne, gdzie układ poziomowania i ustawiania poziomu pojazdu obniża wejście o 60 mm.

Pytanie 8

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie V „Instalacja pneumatyczna”, podpunkt 6 Zamawiający wymaga zastosowania szybkozłącza z przodu pojazdu umożliwiającego podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza. Prosimy o doprecyzowanie parametrów przyłącza, czy ma to być wtyk męski/żeński oraz rozmiar $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{8}$?, lub inne stosowane przez Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 8:

Ma to być wtyk męski szybkozłączny.

Pytanie 9

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie VII „Monitoring ciśnienia ogumienia”. Podpunkt 1 Zamawiający wymaga zastosowania systemu monitorowania ciśnienia i temperatury ogumienia bazujący na systemie czujników wklejanych w opony. Wnosimy o zaakceptowanie fabrycznego systemu oferowanego w naszych pojazdach monitorującego ciśnienie w kołach pojazdu. Informacja o ciśnieniu jest dostępna na wyświetlaczu kierowcy, a w przypadku przekroczenia parametrów granicznych kierowca będzie informowany stosownymi komunikatami. Dodatkowo w systemie dyspozytorskim dostarczanym z oferowanymi pojazdami również jest zakładka informująca dyspozytorów o ciśnieniu opon w każdym pojeździe. Powyższy system bazuje na czujnikach montowanych na feldze i nie ma konieczności przekładania tych urządzeń podczas zmiany opon. System może być diagnozowany przy pomocy gniazda

OBD zamontowanego w kabinie kierowcy dzięki czemu nie wymaga stosowania oddzielnego komputera serwisowego, gdyż obsługa jest możliwa poprzez komputer serwisowy pojazdu. W związku z powyższym wnosimy o dopuszczenie czajników ciśnienia ogumienia, gdzie czujniki systemu montowane są na feldzie pojazdu, a ich obsługa i diagnoza możliwa jest poprzez komputer diagnostyczny pojazdu.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 9:

Dopuszczamy.

Pytanie 10

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie VIII „Układ napędowy”, podpunkt 5 Zamawiający wymaga zastosowania licznika poboru energii elektrycznej zużytej do naładowania baterii trakcyjnych. Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania w którym wartość energii zużytej do naładowania akumulatorów dostępna jest w dedykowanej aplikacji (dostarczanej wraz z pojazdami), która zarządza procesem ładowania oraz aplikacji dostarczanej wraz z ładowarkami. W związku z tym że proponowane rozwiązanie dostarcza żądanych informacji prosimy o zaakceptowanie proponowanego rozwiązania, które z punktu widzenia użytkownika jest nawet bardziej ergonomiczne, gdyż pozwala na zdalny dostęp.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 10:

Dopuszczamy dedykowaną aplikację dostarczoną wraz z pojazdem.

Pytanie 11

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie VIII „Układ napędowy”, podpunkt 5 Zamawiający wymaga zastosowania licznika zliczający cykle ładowania, tożsamo z pytaniem numer 7 wnosimy o zaakceptowanie systemu dostarczanego wraz z pojazdami, który dostarczy wszystkich niezbędnych informacji związanych ze zużyciem energii, czasami ładowania, godzinami rozpoczęcia i zakończenia ładowania, występowaniem anomalii podczas ładowania i wielu innych informacji pozwalających na sprawne i dokładne analizowanie danych dotyczących pojazdów elektrycznych bez informacji o ilości cykli ładowania. Nadmieniamy, że wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania seryjnego, stworzonego pod konkretny pojazd, bazującego na wszystkich danych dostępnych w systemach pokładowych pojazdu dostępnych nie tylko w magistrali CAN, ale i pozostałych źródłach informacji.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 11:

Dopuszczamy rozwiązanie, które umożliwiło będzie nam zaciągnięcie informacji związanymi ze zużyciem energii, czasami ładowania, godzinami rozpoczęcia i zakończenia ładowania, występowaniem anomalii podczas ładowania i wielu innych informacji pozwalających na sprawne i dokładne analizowanie danych dotyczących pojazdów elektrycznych .

Pytanie 12

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie XI „Elektryka”, podpunkt 8 Zamawiający wymaga zastosowania 4-punktowych czujników cofania. Wnosimy o zaakceptowanie seryjnej stosowanej kamery cofania zintegrowanej z tylną ścianą pojazdu. Zastosowanie kamery cofania znacznie podniesie bezpieczeństwo

podczas manewrowania, a seryjna, fabryczna integracja z pojazdem wpłynie korzystnie na długoletnią, bezproblemową eksploatację pojazdu.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 12:

Dopuszczamy zastosowanie seryjnej stosowanej kamery cofania zintegrowanej z tylną ścianą pojazdu.

Pytanie 13

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie XI „Elektryka”, podpunkt 17 Zamawiający wymaga zastosowania rozwiązania, w którym to istnieje możliwość wyłączenia z przodu pojazdu 1 lampy po prawej stronie i 1 lampy po lewej stronie. W związku z tym, że powyższy zapis jest niejasny, wnosimy o doprecyzowanie, że Zamawiający ma na myśli oświetlenie wewnętrzne pojazdu, a jeśli tak to wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to wcześniej wspomniane lampy sterowane są automatycznie i wraz z postępowaniem zmroku pojazd będzie przyciemniać oświetlenie i odłączać sekcje świateł w zależności od panującej pory dnia sterując oświetleniem w podziale na przód, środek i tył pojazdu jak i na lewą oraz prawą stronę autobusu. Kierowca nie musi ingerować w działanie systemu, ponieważ proces odbywa się to automatycznie zapewniając bezpieczeństwo i komfort prowadzenia pojazdu .

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 13:

Zamawiający miał na myśli oświetlenie wnętrza, ale dopuszcza rozwiązanie jak w opisie.

Pytanie 14

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie XI „Elektryka” w podpunkcie 18 Zamawiający wymaga zastosowania lampki w suficie nad konsolą środkową włączaną dodatkowym przyciskiem. Wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to powyższa lampka włączy się automatycznie, w momencie gdy światła mijania są aktywne a prędkość pojazdu spada do poniżej 3km/h. Powyższe rozwiązanie jest seryjnym rozwiązaniem, dzięki któremu kierowca zawsze ma automatycznie oświetloną klawiaturę np. radiotelefonu w momencie kiedy może z niego korzystać. W przypadku kiedy pojazd rusza i przekracza 3km/h powyższa lampka wyłączy się automatycznie.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 14:

Dopuszczamy.

Pytanie 15

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie XIV „System monitoringu” w podpunkcie 8.3 Zamawiający wymaga zastosowania oddzielnego wyświetlacza pokazującego obraz z monitoringu pojazdu. Wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to kierowca będzie posiadać jeden wyświetlacz dotykowy o przekątnej 10`, w którym będzie zintegrowany zarówno system obsługi trasy, jak i system monitoringu. Powyższe rozwiązanie jest bardzo ergonomiczne i pozwala zachować wysoką ergonomię stanowiska kierowcy, co pozytywnie wpływa na widoczność i bezpieczeństwo.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 15:

Podtrzymujemy zapisy SWZ.

Pytanie 16

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie XV „Asystent pracy kierowcy w podpunkcie 2 Zamawiający oczekuje, aby dostarczony system posiadał minimum 8 kamer. W związku z tym, że obecnie stosowane najnowocześniejsze systemy bazują na 3 bardzo zaawansowanych kamerach wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania bazującego na 3 kamerach. Oferowany system pochodzący od renomowanego producenta monitoruje przestrzeń przed pojazdem oraz z lewej i prawej strony autobusu, co zapewnia najwyższy poziom bezpieczeństwa i efektywności przy niższym poziomie komplikacji.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 16:

Dopuszczamy system z 3 kamerami.

Pytanie 17

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie XXII „Elementy zewnętrzne” w podpunkcie 2 Zamawiający wymaga zastosowania dodatkowej klapki rewizyjnej w klapie akumulatorów. W związku z tym, że klapa obsługowa akumulatorów, stosowana w oferowanych przez nas pojazdach jest niezwykle mała (w najszerszym miejscu posiada tylko 507 mm szerokości, a w najwęższym 306mm) nie ma uzasadnienia stosowania w niej dodatkowej klapki rewizyjnej, gdyż dostęp do wyłącznika głównego jest bardzo przystępny nawet w wąskich miejscach postojowych. Wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to Zamawiający zrezygnuje z wymogu stosowania klapki rewizyjnej w klapie obsługowej, jeśli wysokość zamkniętej pokrywy szerokość w najszerszym miejscu nie przekracza 507 mm.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 17:

Dopuszczamy, o ile klapa boczna nie jest szersza niż 550 mm.

Pytanie 18

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie XXIII „Szyby”, w podpunkcie 5. Zamawiający wymaga zastosowania elektrycznie ogrzewanej szyby czołowej oraz szyby wyświetlacza kierunkowego. Wnosimy o dopuszczenie alternatywnego sposobu zabezpieczenia szyby tablicy kierunkowej przed parowaniem, gdzie okno tablicy kierunkowej ogrzewane jest nadmuchem ciepłego powietrza. Proponowane przez nas rozwiązanie sprawdza się doskonale, przynosząc oczekiwany efekt, jednocześnie zmniejszając koszt ewentualnej wymiany szyby wynikający np. z uszkodzenia przez kamień.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 18:

Dopuszczamy.

Pytanie 19

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie XXX „Kabina kierowcy”, w podpunkcie 4. Zamawiający wymaga zastosowania pulpitu kierowcy wykonanego w technologii VDO. W związku z tym, że w oferowanych przez nas pojazdach stosowany jest nowoczesny pulpit kierowcy zaprojektowany wg. najnowszych wymogów i standardów obowiązujących w UE wnosimy o zaakceptowanie pulpitu produkowanego i montowanego seryjnie w oferowanych autobusach, wyposażonego w wyświetlacz kierowcy, regulowaną w szerokim zakresie kolumnę kierowniczą poruszającą się wraz z najczęściej używanymi przyciskami.

Proponowane rozwiązanie jest bardzo solidne i ergonomiczne, a z punktu widzenia kierowcy bardzo ergonomiczne i niczym nie ustępuje funkcjonalnością desce rozdzielczej wykonanej w standardzie VDO.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 19:

Dopuszczamy.

Pytanie 20

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie XXX „Kabina kierowcy”, w podpunkcie 7. Zamawiający wymaga zastosowania szafki nad kierowcą w formie tzw. „trójzęba”. W związku z wprowadzaniem bardziej ergonomicznego rozwiązania i unowocześnionym projektem wnętrza kabiny kierowcy wnosimy o akceptację rozwiązania, w którym to nad głową kierowcy jest zamontowana tzw. szafka IT mieszcząca wszystkie komponenty elektroniczne systemów obsługi pasażerów, a nad głową kierowcy jest dedykowana ramka mieszcząca 4 porty w standardzie DIN zdolne pomieścić radioodtwarzacz, radiotelefon i inne komponenty montowane w standardzie DIN.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 20:

Dopuszczamy inne rozwiązanie poza umieszczeniem komponentów elektronicznych w drzwiach kabiny kierowcy.

Pytanie 21

W Załączniku nr 4 w punkcie XXX Kabina kierowcy w podpunkcie 12. Zamawiający wymaga zamontowanie radioodtwarzacza w konkretnym miejscu. Ze względu na różnice w aranżacji kabin kierowców w pojazdach różnych marek, wnosimy o modyfikację powyższego zapisu i dopuszczenia zmiany miejsca instalacji odtwarzacza na etapie uzgodnień z Zamawiającym po podpisaniu umowy. Pozwoli to zaoferować najbardziej optymalne miejsce z punktu widzenia ergonomii i umożliwi Zamawiającemu wprowadzenie zmian podczas projektowania stanowiska kierowcy.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 21:

W Załączniku nr 4 w punkcie XXX Kabina kierowcy w podpunkcie 12. Zamawiający dodaje jedno zdanie Zamawiający dopuszcza zmianę miejsca instalacji odtwarzacza na etapie uzgodnień z Zamawiającym po podpisaniu umowy.

Pytanie 22

W Załączniku nr 4 do SWZ w punkcie XXXIII „Klimatyzacja, ogrzewanie”, w podpunkcie 16 Zamawiający wymaga zastosowania nagrzewnicy w kabinie kierowcy. W związku z tym, że w oferowanych przez nas pojazdach z przodu pojazdu montowane jest urządzenie grzewcze o wysokiej sprawności (19kW) nie ma potrzeby stosowania oddzielnej nagrzewnicy stanowiska kierowcy, gdyż wyżej wspomniane urządzenie z powodzeniem ogrzewa stanowisko kierowcy, stopień wejściowy, oraz przednią część pojazdu. Stąd wnosimy o zaakceptowanie powyższego rozwiązania, tj. brak dodatkowej nagrzewnicy w sytuacji kiedy moc tzw. „Frontboxa” wynosi 19kW.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 22:

Dopuszczamy takie rozwiązanie.

Pytanie 23

W związku z sytuacją epidemiczną, która utrudnia przygotowanie ofert wnosimy o wydłużenie terminu ich składania do 22.12.2021 roku. Przygotowanie oferty na dostawę autobusów elektrycznych wymaga współpracy wielu działów przedsiębiorstwa oraz uzyskania informacji od poddostawców komponentów. Panująca sytuacja wymusza pracę w trybie home-office, co w konsekwencji znacznie wydłuża czas oczekiwania na odpowiedzi i zebranie wymaganych informacji. Dlatego przychylenie się do naszego wniosku pozwoli Wykonawcom na przygotowanie poprawnych i najkorzystniejszych dla Zamawiającego ofert.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 23:

Zamawiający wydłuża termin składania składnia ofert do dnia **22.12.2021 r. do godz. 10:00.**

Zamawiający zmienia brzmienie treści SWZ Rozdział 10 na treść o brzmieniu :

1. Termin związania ofertą wynosi **90 dni** od dnia upływu terminu składania ofert, tj. do dnia **21 marca 2022 r.**

Zmienia brzmienie treści SWZ Rozdziału 12 :

10. Termin składania ofert **22.12.2021 r., godz. 10:00.**
12. Termin otwarcia ofert **22.12.2021 r. godz. 12:00. Otwarcie ofert jest niejawne.**

Pytanie 24

Wnosimy o dopuszczenie, aby katalog części zawierał rysunki poglądowe (zamiast technicznych) oraz aktualizacji katalogu części na płycie CD raz na rok przez okres gwarancji. Jest to seryjnie stosowane rozwiązanie i z doświadczeń setek odbiorców na całym świecie zapewnia satysfakcjonującą użyteczność. Jednocześnie zwracamy uwagę, iż autobus składa się z części wielu dostawców. Uzyskanie od wszystkich dostawców zgody na publikację i przekazanie Zamawiającemu rysunków technicznych setek firm – producentów części jest niemożliwe do zrealizowania.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 24:

Wyrażamy zgodę, aby katalog części zawierał rysunki poglądowe (zamiast technicznych) oraz aktualizacji katalogu części na płycie CD raz na rok przez okres gwarancji. J

Pytanie 25

Wnosimy o dopuszczenie niedostarczania komputerów diagnostycznych oraz narzędzi warsztatowych będących w posiadaniu Zamawiającego. Wyrażenie zgody przez Zamawiającego pozwoli na przygotowanie korzystniejszej z punktu widzenia Zamawiającego oferty, dzięki uniknięciu ponownego dostarczania wyposażenia które Zamawiający już posiada.



Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 25:

TAK, wyrażamy zgodę, lecz wykonawca zapewni 10-letnią nieodpłatną, coroczną aktualizację (subskrypcję) oprogramowania.

Pytanie 26

We wzorze umowy, w §6 ust.4 umowy serwisowej, Zamawiający określił, że jeśli naprawa usterki trwa więcej niż 8 godzin, lub wymagana jest wymiana całego zespołu to czas wykonawcy na odpowiedź wynosi 1 dzień. Wnosimy o dopuszczenie czasu odpowiedzi do 3 dni roboczych. Warunki określone przez Zamawiającego (długi czas naprawy), wskazują że paragraf będzie dotyczył usterek o znacznym stopniu skomplikowania. Stąd czas konieczny na ocenę i wybranie technologii naprawy powinien w naszej ocenie zostać wydłużony, tak aby zapewnić wysoką jakość naprawy.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 26:

TAK.

Pytanie 27

W §7 ust. 2 umowy serwisowej Zamawiający określił koszt 1rbg=180zł netto. Wnosimy o dopuszczenie koszty jednej roboczogodziny na poziomie 140 zł netto.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 27:

Zamawiający zmienia brzmienie treści Załącznika nr 11 do SWZ § 7 ust. 2 na treść o brzmieniu:

Po sprawdzeniu poprawności wniosku gwarancyjnego, dokonaniu oględzin metodą zdjęciową, Wykonawca zatwierdza rozpatrzone wnioski gwarancyjne w terminie nie dłuższym niż 14 dni roboczych od dnia przysłania wniosku gwarancyjnego lub dokumentacji zdjęciowej. Jeśli ten termin nie zostanie dotrzymany, wniosek gwarancyjny uznany jest za potwierdzony.

Koszty robocizny obliczać będzie A.S.O. na podstawie katalogów norm czasowych dostarczonych przez Wykonawcę i obowiązującej stawki. Ustala się stawkę godzinową dla robót gwarancyjnych w wysokości 140,00 złotych + podatek VAT.

Pytanie 28

W §7 ust. 5 umowy serwisowej Zamawiający określił termin płatności na 14 dni po wystawieniu faktury. Wnosimy o dopuszczenie 30 dniowego terminu płatności. Jest to standardowo stosowany termin w rozliczeniach pomiędzy podmiotami i wynika z procedur wewnętrznych stosowanych w dużych przedsiębiorstwach.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 28:

Zamawiający zmienia brzmienie treści §7 ust. 5 umowy serwisowej na treść o brzmieniu:

§7 ust. 5 :

5. Należność za wykonaną usługę będzie regulowana przez Wykonawcę przelewem na konto A.S.O. na podstawie prawidłowo wystawionej faktury w terminie 30 dni od dnia jej wystawienia.

Pytanie 29

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie VIII „Układ napędowy”, podpunkt 2 „System detekcji i gaszenia pożarów” Zamawiający bardzo szczegółowo określił system gaszenia i spowolnienia palenia baterii trakcyjnych. W związku z tym, że każdy producent autobusów stosuje inne rozwiązania, a komponenty stosowane w pojazdach spełniają różne klasy zabezpieczenia przeciwpożarowego zastosowanie wyżej opisanego systemu jest niezasadne. Zastosowane baterie trakcyjne w naszych pojazdach zaklasyfikowane zostały do poziomu 4 lub wyższego zabezpieczenia przeciwpożarowego przez European Council for Automotive R&D, gdzie konstrukcja baterii sama w sobie znacznie spowalnia lub uniemożliwia powstanie pożaru i wydostanie się płomieni na zewnątrz. Oznacza to, że w projekcie i konstrukcji baterii przewidziano rozwiązania zapobiegające zapaleniu się baterii nawet w przypadku uszkodzenia. Warsztatowe doposażenie pojazdu w wymagany przez Zamawiającego system wiązałby się z koniecznością rozszczelnieniem obudów wyżej wspomnianych baterii trakcyjnych co z kolei spowodowałoby utratę ich właściwości zapobiegania pożarom i brak gwarancji producenta, przynosząc skutek odwrotny do oczekiwanego przez Zamawiającego, czyniąc jednocześnie niemożliwym zastosowanie. W związku z powyższym wnosimy o dopuszczenie niestosowanie systemu detekcji pożaru i spowolnienia palenia się baterii trakcyjnych, jeśli baterie spełniają minimum wymagania poziomu 4 bezpieczeństwa w klasyfikacji European Council for Automotive R&D.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 29:

Zamawiający dopuszcza system równoważny.

System musi być zgodny z Reg. 107 EKG .

Pytanie 30

W Załączniku nr 4 do SWZ, w punkcie VIII „Układ napędowy”, podpunkt 2 „System detekcji i gaszenia pożarów” Zamawiający opisał system automatycznej detekcji i gaszenia pożarów komory silnika. Wnosimy o dopuszczenie zastosowania jedyne, seryjnie stosowanego systemu gaszenia oferowanego w naszych pojazdach opartego o środek gaszący w postaci ciekłej „Forrex” z elektryczną detekcją pożaru. Działanie systemu podtrzymywane jest baterią w przypadku utraty zasilania, a informacja o ewentualnej usterce systemu wyświetlana jest na pulpicie kierowcy. System może zostać dostarczony z wymaganym przez Zamawiającego pakietem serwisowym.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 30:

Dopuszczamy system, ma on zostać dostarczony wraz z wymaganym przez Zamawiającego pakietem serwisowym.

PREZES ZARZĄDU

.....mgr. inż. Andrzej Stasiak.....
(podpis kierownika Zamawiającego)

