

**„Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu”**

Nr umowy: POIS.06.01.00-00-0061/19-00

ZP.271.1.80.2020.DM

Kędzierzyn-Koźle, dnia 16.10.2020r.

**WSZYSCY WYKONAWCY  
biorący udział w postępowaniu**

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: **Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu.**

I. Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 1, ust. 2 oraz 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm.- dalej jako ustawa Pzp) odpowiada na pytania dotyczące treści SIWZ, które wpłynęły do Zamawiającego w dniach: Zestaw nr 2 01.10.2020r., Zestaw nr 3 02.10.2020r., Zestaw nr 4 02.10.2020, oraz dokonuje modyfikacji SIWZ, które wymagają dodatkowego czasu na wprowadzenie zmian w ofertach, w poniżej określonym zakresie:

**ZESTAW PYTAŃ NR 2 z dnia 01.10.2020r:**

Niniejszym działając w imieniu i na rzecz [.....], oraz mając na względzie ogłoszenie i specyfikację istotnych warunków zamówienia; dalej siwz, dotyczącą przedmiotowego postępowania, opublikowane na stronie internetowej, wnosimy o zmiany określonych kryteriów oceny ofert.

Stwierdzamy, że **określone** kryteria oceny techniczno-eksploatacyjnej autobusu (T) zawarte w powołanej siwz w sposób nieuzasadniony preferują wybrane rozwiązania w stosunku do innych, co najmniej równoważnych. Może to stanowić naruszenie przepisów art. 7 ust. 1 oraz art. 29 ust. 1 i 2 oraz art. 91 ust.1 aktualnej Ustawy Prawo zamówień publicznych. Mamy interes w uzyskaniu zamówienia, doznamy bowiem wymiernej straty finansowej, w przypadku **braku zmiany kryteriów oceny ofert w sposób zakreślony we wnioskach jak poniżej.**

Wykonawca [.....] po uzasadnionej zmianie siwz mógłby bowiem złożyć korzystną ekonomicznie ofertę, odpowiadającą rzeczywistym potrzebom Zamawiającego – w związku z realizacją takiego projektu, której treść odpowiadałby treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia i na podstawie prawidłowo określonych kryteriów oceny ofert możliwy byłby wybór jego oferty jako najkorzystniejszej.

W oparciu o powyższe, działając **na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy Pzp. składam następujące wnioski dotyczący postanowień siwz.**

**1. Kryterium T1.**

**Zamawiający przyznaje maksymalną ilość punktów za następujące, wybrane rozwiązania:**

*„Profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub (i) aluminium, lub ( i ) profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości, zabezpieczone antykorozyjnie metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL - kateforezy) całej, kompletnej karoserii w ramach zamkniętego cyklu technologicznego metodą kateforezy zanurzeniowej*

**Wnosimy o zmianę treści ww zapisu poprzez dopuszczenie jako równoważnie punktowanego rozwiązania w postaci zastosowania nadwozia z aluminium z elementami kratownicy podwozia i nadwozia ze stali o podwyższonej wytrzymałości, zabezpieczonej antykorozyjnie również inną metoda niż KTL (np. malowaniem antykorozyjnym).**

Proponujemy modyfikację ww. zapisu na następujący:

***„Profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub (i) aluminium, lub ( i ) profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości, zabezpieczone antykorozyjnie w sposób gwarantujący min. 15 lat eksploatacji bez konieczności napraw spowodowanych działaniem korozji.”***

**Uzasadnienie**

Jest uzasadnionym, przyjętym rozwiązaniem w produkcji pojazdów na świecie, iż wybór technologii budowy pojazdu powinien być pozostawiony Wykonawcy, który daje na swoją technologię odpowiednie okresy gwarancji. [.....] jako wiodący dostawca autobusów na świecie w swoich produktach stosuje technologie, których skuteczność została potwierdzona w okresie wieloletniej eksploatacji pojazdów w różnych warunkach użytkowania. Dla produktów [.....] nie jest możliwe zagwarantowanie wymaganych przez Zamawiającego okresów dostawy z uwzględnieniem narzuconych przez niego sposobów budowy pojazdów. Zmiany konstrukcji wymagają wieloletnich badań i doświadczeń w warunkach rzeczywistych.

Niemożliwym jest, w przypadku zastosowania innych, niż punktowane przez Zamawiającego, a nie gorszych z technicznego punktu widzenia, materiałów konstrukcji, skuteczne konkutowanie z wykonawcami, posiadającymi pojazdy wykonane z materiałów punktowanych.

Ponadto Zamawiający nie przewidział, że wykonawca najwyższej światowej jakości pojazdów, jakim jest **....**, może używać do budowy konstrukcji podwozia i nadwozia autobusy z różnych materiałów. Krzywdzącym byłoby niewątpliwie nie przyznanie punktów wykonawcy, który posiada pojazd o konstrukcji nadwozia i podwozia- w znaczącej części wykonanej z aluminium, a w części- ze stali węglowej o podwyższonej odporności na korozję, zabezpieczonej dodatkowo metodą malowania antykorozyjnego, gwarantującej wymagany co najmniej 15 – letni okres eksploatacji (zgodnie z pkt 19 Rozdz VI Załącznika nr 8 do SIWZ).

W związku z tym preferowanie wybranych technologii konstrukcji nie wnosi dla Zamawiającego waloru jakościowego, a jedynie „wskazuje” konkretne rozwiązania konkretnych wykonawców. Bowiem strata punktów w ww. kryterium znacznie utrudnia (praktycznie – eliminuje) takiego wykonawcę z możliwości ubiegania się o zamówienie, chociaż gotowy jest zaoferować identyczne bądź nawet lepsze niż inne preferowane rozwiązania, warunki gwarancji na konstrukcję i perforację nadwozia/podwozia pojazdu.

W związku z powyższym - wnosimy o zmianę - zrównanie punktacji za zastosowanie konstrukcji ze stali odpornej na korozję, aluminium oraz stali zabezpieczonej antykorozyjnie metodą katodowego malowania zanurzeniowego (KTL) z innymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi – zastosowaniem aluminium, stali konstrukcyjnej zabezpieczonej antykorozyjnie metodą malowania lub innymi rozwiązaniami, zapewniającymi minimalny wymagany przez Zamawiającego okres eksploatacji autobusu.

To na Wykonawcy spoczywa ciężar wyprodukowania pojazdu spełniającego kryteria Zamawiającego pod kątem wytrzymałości i odporności na korozję przez **deklarowany** wieloletni okres eksploatacji (15 i więcej lat) i **gwarancji z konsekwencjami finansowymi dla Wykonawcy w przypadku jakichkolwiek problemów.**

**I tę wytrzymałość jako wiodący światowy producent autobusów elektrycznych – lider w ich sprzedaży na świecie- zapewniamy.**

Jeszcze raz podkreślamy, iż z punktu widzenia użytkownika i właściciela autobusu istotne jest, **aby konstrukcja pojazdu była wykonana w sposób umożliwiający długoletnią i bezproblemową eksploatację i zapewniała gwarancję, również w zakresie odporności na korozję.**

**Pragniemy podkreślić, że oferowane przez nas rozwiązanie doceniane jest przez najbardziej wymagających przewoźników w aglomeracjach miejskich w całej Europie.**

Mając na uwadze powyższą argumentację wnioskujemy jak na wstępie.

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę kryterium oceny ofert podtrzymując tym samym zapisy SIWZ w tym zakresie. Zamawiający maksymalną liczbę punktów (3pkt) przyznawać będzie wyłącznie za najlepsze i najpraktyczniejsze w ocenie Zamawiającego rozwiązanie techniczne, które cechują niezawodność i najniższe koszty napraw oraz najniższą podatność obsługowa. W ocenie Zamawiającego nieuprawnione jest aby profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088) lub (i) aluminium, lub ( i ) profile ze stali o podwyższonej wytrzymałości, zabezpieczone antykorozyjnie metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL - kataforezy) całej, kompletnej karoserii w ramach zamkniętego cyklu technologicznego metodą kataforezy zanurzeniowej porównywać i oceniać na tym samym poziomie z technologią „malowania antykorozyjnego” stosowaną przez Wykonawcę. Ponadto w kryterium **T<sub>1</sub>** Zamawiający będzie przyznawać punkty z rozwiązania techniczne, a nie za deklaracje Wykonawcy dotyczące okresu gwarancji.

W/w ocena wynika z wieloletniego doświadczenia eksploatacyjnego Zamawiającego autobusów miejskich oraz realnych potrzeb Zamawiającego i jest poparta faktyczną przewagą rozwiązań technicznych, które w kryterium **T<sub>1</sub>** Zamawiający punktuje najwyżej.

#### **2. Kryterium „T<sub>4</sub>=*podział przedniej szyby czołowej* „**

<i>3-częściowa szyba czołowa składająca się z szyby górnej, części dolnej lewej oraz części dolnej prawej podzielonych w osi pojazdu – 2 pkt.</i>
<i>2-częściowa szyba czołowa składająca się z szyby górnej oraz części dolnej -1 pkt.</i>
<i>Inne - 0 pkt.</i>

**Wnioskujemy o rezygnację Zamawiającego z ww kryterium, względnie – o dopuszczenie jako równoważnego w najwyższej ocenie, zastosowania szyby czołowej bez podziału pionowego i poziomego, utrudniających widoczność, łącznie ze skutecznie wentylowaną, nie ulegającą roseniu, szybą tablicy kierunkowej. Rozwiązanie to zapewnia optymalną widoczność drogi, a zatem poprawia warunki bezpieczeństwa prowadzenia autobusu.**

##### Uzasadnienie

Wieloletnie doświadczenie w budowie autobusów pozwoliły nam wypracować optymalne rozwiązanie w postaci panoramicznej szyby czołowej, bez podziału pionowego i poziomego.

Szyba czołowa stanowi istotny element konstrukcji autobusu. Szyba o szerokości zbliżonej do szerokości nadwozia stanowi doskonały element usztywniający to nadwozie.

Szyba podzielona nie stanowi tak dobrego elementu usztywniającego konstrukcję.

Nasze rozwiązanie zapewnia ponadto:

- optymalną widoczność bez ograniczników pola widzenia,
- brak tzw. martwego pola widzenia;
- najwyższą wytrzymałość i usztywnienie pojazdu (w przypadku kolizji czy jego wywrócenia)
- wyeliminowanie roszczenia i swobodny ruch wycieraczek
- ograniczenie numerów katalogowych części (zastosowanie jednego elementu w miejsce trzech);

Ponadto, przy zastosowaniu odpowiedniej jakości szyby (od wiodącego na rynku dostawcy), dodatkowo – stosując folię ochronną w dolnej jej części, ryzyko pęknięcia bądź odprску na szybie została przez nas ograniczona do minimum. Ma to wpływ na znaczącą redukcję kosztów gdyż malej liczba wymienianych szyb.

Biorąc pod uwagę powyższą argumentację wnosimy jak na wstępie.

### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę sposobu punktacji w kryterium T4.

W zakresie kryterium T4 = Podział przedniej szyby czołowej, Zamawiający maksymalną liczbą punktów (2pkt) przyznawać będzie wyłącznie za najlepsze i najpraktyczniejsze w ocenie Zamawiającego rozwiązanie techniczne, które cechują najniższe koszty napraw i najniższa podatność obsługowa rozumiana jako łatwość (masa szyby dzielonej jest co najmniej dwukrotnie mniejsza niż masa szyby panoramicznej nie dzielonej), a przede wszystkim szybkość wymiany poszczególnych szyb zabudowanych w ścianie czołowej autobusu, a także co oczywiste kosztów zakupu samych szyb lub kosztów zakupu usługi wymiany szyb.

W/w ocena wynika z wieloletniego doświadczenia eksploatacyjnego Zamawiającego autobusów miejskich oraz realnych potrzeb Zamawiającego i jest poparta faktyczną przewagą rozwiązania technicznego, które w kryterium T4 Zamawiający punktuje najwyższej.

- 3. „T5 = Spełnienie przez autobus wymogów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego zgodnie z wymogami **Regulaminu nr 29-01 EKG ONZ**) lub nowszy”**

**Wnosimy o wykreślenie ww. kryterium jako nie wnoszącego waloru jakościowego dla Zamawiającego.**

### **Uzasadnienie zmiany:**

Przedstawiamy poniżej zapisy wymagań Regulaminu 29:

“REGULATION NO. 29-03

UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO THE PROTECTION OF THE OCCUPANTS OF THE CAB OF A COMMERCIAL VEHICLE”

W tłumaczeniu:

„ROZPORZĄDZENIE NR 29-03

JEDNOLITE POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE HOMOLOGACJI POJAZDÓW W ODNIESIENIU DO OCHRONY OSÓB PRZEBYWAJĄCYCH W KABINIE POJAZDU KOMERCYJNEGO”

“1. SCOPE

This Regulation applies to vehicles of Category N with regard to the protection of the occupants of the cab.”

W tłumaczeniu:

„1 ZAKRES

Niniejszy regulamin stosuje się do pojazdów **kategorii N** w odniesieniu do ochrony osób przebywających w kabinie”

Jak zatem widać, Regulamin nr 29 ma zastosowanie dla pojazdów ciężarowych kategorii N i nie jest wymagany w pojazdach kategorii M (autobusy), dla których obowiązują inne wymagania prawne.

Z uwagi na uzasadnienie powyżej wnosimy o wykreślenie tego kryterium, gdyż zastosowanie ww. regulaminu jest bezzasadne w pojazdach komunikacji miejskiej i nie posiada uzasadnienia jakościowego, z kolei właśnie ta jakość powinna być podstawą doboru kryteriów oceny ofert.

### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie tego kryterium, albowiem jest to kryterium merytorycznie uzasadnione i wynika z dążenia Zamawiającego do zakupu autobusów możliwie najbezpieczniejszych w tym przypadku z punktu widzenia bezpieczeństwa kierowcy pracującego w kabinie kierowcy autobusu, posiadanie potwierdzenia przez autobus spełnienia wymogów Regulaminu nr 29-01 EKG ONZ jest w pełni uzasadnione i wynika z realnych potrzeb Zamawiającego -

zapewnienie możliwie najbezpieczniejszych warunków pracy kierowcy. Z treści wymogów zawartych w SIWZ, wielokrotnie wynika, iż Zamawiający bezpieczeństwo ceni najwyżej (o czym świadczą liczne zapisy i wymogi, określone w załączniku nr 8 oraz w samym SIWZ). Ponadto Zamawiający informuje, że faktem powszechnie znanym jest iż Regulamin nr 29-01 EKG ONZ w przypadku autobusów kategorii M3 jest Regulaminem fakultatywnym, jednakże nie ma żadnych przeszkód aby również dla pojazdów kategorii M3 wykonać badania i wydać raport lub certyfikat na zgodność konstrukcji danego pojazdu z wymogami homologacji opisanej w tym Regulaminie.

Dodatkowo Zamawiający informuje, że 1,5 punktu w tym kryterium przyznawane jest za spełnienie wymogów dla serii poprawek 01 i nowszych dla tego Regulaminu, a więc punkt ten (1,5 pkt) można otrzymać przy spełnieniu wymogów homologacji nawet dla wersji regulaminu obowiązującej na początku lat 2000-ych, albowiem seria poprawek 02 weszła w życie już od 01.10.2002 r. (Zamawiający nie jest w stanie ustalić, kiedy weszła seria poprawek 01, ale na pewno było to przed rokiem 2002). Tym samym, zgodnie z twierdzeniem Wykonawcy jako światowego lidera w dostarczaniu środków transportu Wykonawca miał wystarczającą ilość czasu na przeprowadzenie prac badawczych ww zakresie.

4. „T6 = Spełnienie wymogów homologacji w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (**Regulamin nr 66-01 lub nowszy**),  
**Wnosimy o wykreślenie ww. kryterium jako nie wnoszącego waloru jakościowego dla Zamawiającego**

#### Uzasadnienie

Regulamin nr 66-01 EKG (ONZ) w zakresie wytrzymałości dużych pojazdów **nie jest wymogiem obligatoryjnym dla autobusów miejskich**. Wynika to faktu, iż autobus miejski, poruszając się w ruchu miejskim ze średnią prędkością ok. 18-25 km/h (w mieście na przeważającym obszarze obowiązuje ograniczenie prędkości do 50 km/h), nie jest narażony na wypadki, powodujące pęknięcie bądź zniszczenie jego konstrukcji nośnej (np. upadek z wysokiej skarpy, zderzenie z innym pojazdem przy dużej prędkości itp.) Ww. zdarzenia nie mają w zasadzie miejsca w ruchu miejskim - stąd też Ustawodawca, biorąc pod uwagę powyższe argumenty, zwolnił autobusy klasy I z wymogu posiadania tej homologacji.

Powszechnie wiadomym jest, że wszelkie pojazdy produkowane od wielu lat przez nasz koncern, w tym autobusy, są znane jako jedne z najbezpieczniejszych pojazdów na rynku. Bezpieczeństwo –szeroko pojęte- a więc dbałość o osoby podróżujące pojazdami naszej marki, jak również osoby i pojazdy znajdujące się w najbliższym otoczeniu naszych pojazdów- jest od lat najwyższym priorytetem i niejako synonimem marki naszej firmy. Dają temu wyraz liczne, funkcjonujące w dostarczanych przez nas autobusach, systemy autonomicznego wspomaganie procesów zapewniających zwiększenie bezpieczeństwa i zredukowanie do minimum (docelowo – do zera) zagrożenia wypadkami z udziałem naszych pojazdów.

Nasz koncern, dbając o zapewnienie najbardziej optymalnego poziomu kosztów działalności, nie przeprowadza niezwykle kosztownych procesów certyfikacyjnych, nie wymaganych przepisami prawa.

Co nie oznacza, że nasze autobusy nie zapewnią podróżującym właściwego poziomu bezpieczeństwa nawet w sytuacjach opisanych powyżej.


Zatem w kontekście ww. argumentacji zastosowane tego kryterium nie wnosi żadnych walorów jakościowych, korzystnych dla Zamawiającego – z tego względu jest bezprzedmiotowe w kontekście celu wprowadzenia kryteriów pozacenowych. Posiadanie bowiem ww. certyfikatu w sytuacji gdy nie jest on wymagany prawem, wcale nie dowodzi, że pojazd posiadający homologację wg Reg. 66-01 jest bezpieczniejszy od pojazdu najwyższej światowej klasy, nie posiadającego go.

**Mając na uwadze powyższą argumentację wnosimy jak na wstępie.**

#### **U z a s a d n i e n i e**

Należy zauważyć, że chociaż zamawiający może określić własny katalog kryteriów oceny ofert, **to jednak kryteria te nie mogą być dowolne i uznaniowe.**

Stwierdzić należy, że uznanie podniesionych zarzutów i zmiana ww kryteriów **mogą spowodować tylko i wyłącznie zwiększenie konkurencyjności postępowania, a w związku z tym, że jedynym z kryteriów w przedmiotowym postępowaniu jest cena - ewentualne zyski z zakupu autobusów po niższej cenie będą wartością dodaną dla Zamawiającego**

Pragniemy również zwrócić uwagę, że autobusy oferowane przez  zdobyły już na rynku polskim **bardzo pozytywne opinie.**

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie tego kryterium, albowiem jest to kryterium merytorycznie uzasadnione i wynika z dążenia Zamawiającego do zakupu autobusów możliwie najbezpieczniejszych. Z treści wymogów zawartych w SIWZ, wielokrotnie wynika, iż Zamawiający bezpieczeństwo ceni najwyżej (o czym świadczą liczne zapisy i wymogi, określone w załączniku nr 8 oraz w samym SIWZ).

Ponadto Zamawiający, jako chybione i wybiórcze przyjmuje informacje Wykonawcy o prędkościach, z jakimi porusza się autobus miejski, albowiem Zamawiający od lat prowadzi analizy prędkości z jaką poruszają się eksploatowane przez Zamawiającego autobusy i z analiz tych wynika, iż przejazdów autobusem powyżej 50 km/h (i więcej) w skali roku jest bardzo znacząca ilość i istnieje realne ryzyko zniszczenia konstrukcji nośnej autobusów, przy wypadkach autobusów poruszających się z tego typu prędkością lub mniejszą (jaskrawym przypadkiem potwierdzającym tezę zamawiającego, że

autobus w komunikacji miejskiej jest narażony na uszkodzenia konstrukcji nośnej jest ostatnia katastrofa w ruchu lądowym, która miała miejsce w Warszawie gdzie to właśnie autobus komunikacji spadł z wiaduktu a tym samym był narażony na uszkodzenie konstrukcji nośnej, a także zniszczenie kabiny kierowcy). Ponadto, analogicznie jak w przypadku Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych, Regulamin nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnych, z serią poprawek 01 obowiązuje prawie od 15 lat, a więc każdy producent autobusów bez żadnych ograniczeń mógł się ubiegać o uzyskanie udzielenia homologacji zgodnie z tym Regulaminem i jej brak jest tylko i wyłącznie wyborem Wykonawcy.

Ponadto, Zamawiający podaje, że już wielokrotnie otrzymywał oferty od wielu Wykonawców, spełniających wymogi bezpieczeństwa w przedmiotowym zakresie.

### ***ZESTAW PYTAŃ NR 3 Z DNIA 02.10.2020R.***

#### **Pytanie 1**

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt 6., ppkt 2, lit. c).

W przypadku baterii trakcyjnych wykonanych w technologii innej niż LTO zagwarantowanie minimalnej ilości cykli ładowania magazynu energii na poziomie nie mniej niż 5700 przy jednoczesnym reżimie ładowania w zakresie od 10% do 100%, sprawia, iż wymóg ten nie daje impulsu do zaoferowania autobusów posiadających magazyn energii wykonanych w innej technologii niż LTO.

Tym samym wnioskujemy o liberalizację zapisu i zmianę w zakresie wymaganej ilości cykli w ilości 3500 dla baterii wykonanych w technologii innej niż LTO.

#### **ODPOWIEŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający nie wyraża zgody na ww zamianę podtrzymując tym samym zapisy SIWZ. Zamawiający ponadto informuje, że dopuszcza magazyn energii (akumulatory) wykonane w jednej z dostępnych obecnie na rynku technologii zgodnie z zapisami załącznika nr. 8 do SIWZ, rozdział wiersz 6, pkt 1, nie preferując jednych konkretnej technologii wykonania magazynu energii .

Ponadto Zamawiający informuje, że ilość cykli ładowania jest proporcjonalna do okresu gwarancji jaki Zamawiający wymaga na gwarantowany przebieg autobusu oraz gwarancji na magazyn energii (10lat), a także do przewidywanej pracy przewozowej. Uwzględniając powyższe oraz minimalne wymogi Zamawiającego odnośnie łącznej pojemności energetycznej (nominalnej) magazynu energii oraz poziomu energii dostępnej dla użytkownika, ( Ed ) Wniosek Wykonawcy w ocenie Zamawiającego jest chybiony.

#### **Pytanie 2**

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt 6., ppkt. 2, lit. d).

Wprowadzenie wymogu który definiuje, tudzież ogranicza ilość faz balansowania magazynu baterii nie częściej niż co 5 dni wydaje się być dość surowy. Producent opracował i wdrożył system zarządzania magazynem energii (BMS) który stale czuwa nad stan żywotności baterii i w sposób zautomatyzowany decyduje o konieczności przeprowadzenia procesu balansowania baterii, co służy zagwarantowaniu maksymalnej żywotności. Ingerencja w algorytm mogłaby doprowadzić do istotnych zmian w ogniach lub nawet do uszkodzenia magazynu baterii.

Biorąc pod uwagę powyższą argumentację, zwracamy się z prośbą o odstąpienie od wymogu kalibracji magazynu energii częściej niż raz na 5 dni.

#### **ODPOWIEŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający wyraża zgodę na odstąpienie od wymogu kalibracji magazynu energii częściej niż raz na 5 dni albowiem zgodnie z przyjętym harmonogramem ładowania magazynów energii zakłada, się że po każdym zakończonym dniu pracy magazyn energii będzie naładowany do 100 % SOC.

Uwzględniając powyższe zapis określony w załączniku nr. 8 do SIWZ, rozdział VI wiersz 6, pkt. 2, lit. d) ulega **wykreśleniu**.

#### **Pytanie 3**

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt 6., ppkt. 3, lit. a).

Zabudowa złącza plug-in do podłączenia ładowarki w przedniej części autobusu, tj. na ścianie czołowej pod szybą ze względów bezpieczeństwa (wysokich napięć powyżej 600 Volt), nie jest w naszych autobusach stosowana. Czoło autobusu jest miejscem szczególnie narażonym na uszkodzenia i z tego powodu w naszych autobusach elektrycznych nie są zabudowywane urządzenia, których uszkodzenie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu przewożonym pasażerom.

W przypadku zderzenia czołowego autobusu z innym pojazdem, czy nawet przypadkowego najechania przez autobus na przeszkodę dochodzi najczęściej do częściowego lub całkowitego uszkodzenia wysokonapięciowego sytemu ładowania, a to wiąże się nie tylko powstaniem zagrożenia dla podróżujących, lecz także z długim czasem przestoju (naprawy) autobusu oraz bardzo wysokimi kosztami jego naprawy.



W związku z powyższym, czy Zamawiający dopuści rozwiązanie techniczne, w którym gniazdo do ładowania baterii trakcyjnych zostanie zabudowane z prawej strony autobusu za pierwszymi drzwiami lub w tylnej części pojazdu?

**ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający wyraża zgodę na ww rozwiązanie techniczne, modyfikując tym samym zapis w rozdziale VI, wiersz 6 pkt 3 lit a, tabeli załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący:

Obecny zapis:

6.	Magazyn energii elektrycznej, elektrycznego układu napędowego i system jego ładowania	3) ładowanie magazynu energii: a) musi być realizowane przewodowo, zewnętrzną ładowarką Plug-in, dlatego też autobus musi być wyposażony w przyłącze (gniazdo systemu CCS, type 2 zgodne z IEC62196-3 - zwane dalej gniazdem) oraz instalacje do podłączenia zewnętrznej ładowarki Plug-in o prądzie ładowania do 200 A, gniazdo winno być umieszczone pod klapką rewizyjną w przedniej ścianie autobusu, gniazdo (lub bezpośrednie sąsiedztwo gniazda) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą odpowiednio o:
----	---	--

**Zapis po modyfikacji:**

6.	Magazyn energii elektrycznej, elektrycznego układu napędowego i system jego ładowania	3) ładowanie magazynu energii: a) musi być realizowane przewodowo, zewnętrzną ładowarką Plug-in, dlatego też autobus musi być wyposażony w przyłącze (gniazdo systemu CCS, type 2 zgodne z IEC62196-3 - zwane dalej gniazdem) oraz instalacje do podłączenia zewnętrznej ładowarki Plug-in o prądzie ładowania do 200 A, gniazdo winno być umieszczone pod klapką rewizyjną w przedniej ścianie autobusu <b>lub z prawej strony autobusu za pierwszymi drzwiami</b> , gniazdo (lub bezpośrednie sąsiedztwo gniazda) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą odpowiednio o:
----	---	--

**Pytanie 4**

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt 6., ppkt. 3, lit. a).

W powyższym punkcie Zamawiający definiuje kolorystykę kontrolki informujących o statusie procesu ładowania. Rozwiązanie stosowane w naszych pojazdach spełnia funkcjonalności w zakresie prezentowania informacji o trwającym lub zakończonym procesie ładowania, jednakże kolorystyka układu kontrolnego jest odmienna.

Zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o uznanie za równoważne rozwiązania w którym:

- możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki Plug-in – kontrolka koloru zielonego pali się stale,
- trwającym procesie ładowania (brak możliwości odłączenia przewodu zasilania) – kontrolka koloru zielonego miga naprzemiennie;

**ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający wyraża zgodę na ww równoważne rozwiązanie techniczne modyfikując tym samym zapis w rozdziale VI, wiersz 6 pkt 3 lit a, tabeli załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący:

Obecny zapis:

6.	Magazyn energii elektrycznej, elektrycznego układu napędowego i system jego ładowania	3) ładowanie magazynu energii: a) (...) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą odpowiednio o: <ul style="list-style-type: none"><li>– możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki Plug-in – kontrolka koloru zielonego,</li><li>– trwającym procesie ładowania (brak możliwości odłączenia przewodu zasilania) – kontrolka koloru niebieskiego lub fioletowego;</li></ul>
----	---	--

**Zapis po modyfikacji:**

6.	Magazyn energii elektrycznej, elektrycznego układu	3) ładowanie magazynu energii: a) (...) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą odpowiednio o:
----	--	--

	napędowego i system jego ładowania	<ul style="list-style-type: none"> <li>– możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki Plug-in – kontrolka koloru zielonego,</li> <li>– trwającym procesie ładowania (brak możliwości odłączenia przewodu zasilania) – kontrolka koloru niebieskiego lub fioletowego,</li> </ul> <p><b>Zamawiający dopuści również inny równoważny sposób informowania o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki oraz o trwającym procesie ładowania np: kontrolki innego koloru lub (i) kontrolka/i podające sygnały w inny sposób niż to wskazano w litera a.</b></p>
--	------------------------------------	---

### Pytanie 5

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt 1, ppkt. 1, lit. e).

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie rozwiązania przyciemnienia szyb bocznych na poziomie 65%. Zdaniem producenta taki stopień przyciemnienia szyb jest optymalnym kompromisem pomiędzy utrzymaniem komfortowej temperatury wnętrza zimą, a zapobieganiem nadmiernego nagrzewania wnętrza latem.

#### ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający wyraża zgodę na ww rozwiązanie techniczne modyfikując tym samym zapis w rozdziale VI, wiersz 10 tabeli pkt 1 lit e załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący:

Obecny zapis:

10.	Okna, szyby i wentylacja	e) szyby w ścianach bocznych i ścianie tylnej przyciemnione w min 70% z wyjątkiem
-----	--------------------------	---

#### **Zapis po modyfikacji:**

10.	Okna, szyby i wentylacja	e) szyby w ścianach bocznych i ścianie tylnej przyciemnione w min <b>65%</b> z wyjątkiem
-----	--------------------------	--

### Pytanie 6

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt 11, ppkt. 7, lit. a) oraz b).

Wykonawca opracował oraz wdrożył w swoich autobusach inteligentny oraz niezwykle wydajny układ ogrzewania oraz klimatyzacji oparty o wyrafinowany algorytm zarządzający komfortem w przestrzeni pasażerskiej. Opisywany układ zawiera w swojej kompletacji agregaty wymagane przez Zamawiającego, jednakże ichysterowanie jest w pełni autonomiczne i zautomatyzowane, zmiany w logice algorytmu mogłyby doprowadzić do zaburzenia jego funkcjonalności.

Zważywszy na powyższy opis, zwracamy się z prośbą o dopuszczenie rozwiązania w którym poszczególne elementy układu HVAC (ogrzewanie, wentylacja, chłodzenie) będą pracowały w trybie automatycznym oraz w sposób autonomiczny decydowały o konieczności odłączenia lub załączenia jego poszczególnych elementów, w tym ogrzewania elektrycznego. Jednocześnie pragnąc zagwarantować możliwie największy zasięgu pojazdu w niesprzyjających warunkach klimatycznych, prosimy

o dopuszczenie logiki załączenia się pieca grzewczego przy temperaturze zewnętrznej 8°C (i niższej).

#### ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Odpowiadając na pierwszą część pytania dotyczącą logiki działania ogrzewania i klimatyzacji to w ocenie Zamawiającego zapisy rozdziału VI, wiersz 11 tabeli ust.1 „Uwaga” pod pkt 7 załącznika nr 8 do SIWZ sankcjonuje ww rozwiązanie Wykonawcy jednakże w celu rozwiania wszelkich wątpliwości w tym zakresie wprowadzi dodatkowy tieret do „Uwagi” .

Odpowiadając na drugą część pytania Wykonawcy dotyczącą granicznej temperatury zewnętrznej załączenia się pieca grzewczego Zamawiający wyraża zgodę na ww rozwiązanie techniczne modyfikując tym samym zapis w rozdziale VI, wiersz 11 ust 1 pkt 7 lit a tabeli załącznika nr 8 do SIWZ w sposób następujący ( modyfikacja ta zawiera również odpowiedź na pierwszą część pytania):

Obecny zapis:

11.	Ogrzewanie oraz układ chłodzenia – o ile występuje	<p>7) wspomaganie pracy ogrzewania agregatem grzewczym musi być:</p> <p>a) uzależnione od temperatury zewnętrznej, przy której agregat grzewczy zostanie automatycznie uruchomiony i przejmie na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy – wymaga się, aby agregat grzewczy załączał się</p>
-----	--	--

		<p>automatycznie od temperatury zewnętrznej 5°C (i niższej) ,</p> <p>b) podczas pracy agregatu grzewczego, ogrzewanie elektryczne musi być wyłączone – w przypadku awarii agregatu grzewczego (lub braku paliwa), ogrzewanie elektryczne musi załączyć się automatycznie i przejąć ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy,</p> <p>Uwaga</p> <p>Zamawiający dopuści również rozwiązanie, w którym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ oprócz zastosowania agregatu grzewczego (o którym mowa w pkt. 5), zastosowano pompę ciepła, która również wspomaga ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej autobusu, jednakże wymóg, dotyczący ogrzewania elektrycznego, o którym mowa w litera b) musi być zachowany,</li> <li>➤ automatyczne sterowanie temperaturą w przedziale pasażerskim realizowane będzie w oparciu o uzgodnioną z Zamawiającym krzywą temperaturową, której zakres temperatur będzie zbliżny w wymogami Zamawiającego.</li> </ul>
--	--	---

#### Zapis po modyfikacji:

11.	Ogrzewanie oraz układ chłodzenia – o ile występuje	<p>7) wspomaganie pracy ogrzewania agregatem grzewczym musi być:</p> <p><b>a)</b> uzależnione od temperatury zewnętrznej, przy której agregat grzewczy zostanie automatycznie uruchomiony i przejmie na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy – wymaga się, aby agregat grzewczy załączał się automatycznie od temperatury zewnętrznej w zakresie <b>od 5°C do max 8 °C (i niższej) ,</b></p> <p><b>b)</b> podczas pracy agregatu grzewczego, ogrzewanie elektryczne musi być wyłączone – w przypadku awarii agregatu grzewczego (lub braku paliwa), ogrzewanie elektryczne musi załączyć się automatycznie i przejąć ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy,</p> <p>Uwaga</p> <p>Zamawiający dopuści również rozwiązanie, w którym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ oprócz zastosowania agregatu grzewczego (o którym mowa w pkt. 5), zastosowano pompę ciepła, która również wspomaga ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej autobusu, jednakże wymóg, dotyczący ogrzewania elektrycznego, o którym mowa w litera b) musi być zachowany,</li> <li>➤ automatyczne sterowanie temperaturą w przedziale pasażerskim realizowane będzie w oparciu o uzgodnioną z Zamawiającym krzywą temperaturową, której zakres temperatur będzie zbliżny w wymogami Zamawiającego,</li> <li>➤ <b>poszczególne elementy układu (ogrzewanie, wentylacja, chłodzenie) będą pracowały w trybie automatycznym oraz w sposób autonomiczny decydowały o konieczności odłączenia lub załączenia jego poszczególnych elementów, w tym ogrzewania elektrycznego jednakże wymóg, dotyczący ogrzewania elektrycznego, o którym mowa w litera b) musi być zachowany.</b></li> </ul>
-----	--	---

#### Pytanie 7

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt 33, ppkt. 1.

Zamawiający wymaga zastosowania w autobusie elektrycznym linii detekcji pożarowej obejmującej silnik trakcyjny, kompresor układu pneumatycznego, magazyn energii elektrycznej, zabudowany w podwoziu, bojler elektryczny układu ogrzewania.



Producent implementował do konstrukcji autobusu elektrycznego szereg rozwiązań mających na celu zagwarantowanie optymalnych warunków pracy agregatów oraz zachowanie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Tym samym układ kontroli przeciwpożarowej oraz gaszenia obejmuje agregat grzewczy, natomiast układy odpowiedzialne za sterowanie wysokim napięciem są stale monitorowane pod kątem temperatury pracy oraz wyposażone w system zarządzania temperaturą, w tym m.in. sprężarka powietrza.

Czy Zamawiający uzna powyższe rozwiązanie za optymalne i wystarczające?

**ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Nie, Zamawiający nie uzna powyższego rozwiązanie za wystarczające podtrzymując tym samym zapisy SIWZ w tym zakresie.

**Pytanie 8**

Dot. SIWZ, Pkt 15.9, ppkt. 2), kryterium oceny technicznej „Sposób zabudowy magazynu energii w autobusie”.

Wnioskujemy o odstąpienie od oceny kryterium technicznego w którym za słuszne uznaje się zabudowę wszystkich magazynów energii na dachu pojazdu. Takie rozwiązanie może stanowić istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa pojazdu w ruchu ładowym, np. podczas pokonywania lub wykonywania nagłych manewrów skrętnych oraz rodzi wątpliwości co do spełnienia wymogu regulaminu R66.

Jednocześnie zachęcamy Zamawiającego do wprowadzenia i oceny wymogu dotyczącego wyposażenia autobusów w systemy bezpieczeństwa w zakresie wykrywania obiektów w martwym polu oraz inicjowania awaryjnego hamowania w momencie wykrycia obiektu przed pojazdem. Wdrożenie takich rozwiązań zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa dla prowadzącego pojazd oraz pasażerów jak i uczestników ruchu drogowego, tym samym pojazdy byłyby przygotowane i kompatybilne z europejskim wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa które w nieodległej przyszłości staną się obowiązkowym wyposażeniem w autobusach miejskich.

**ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę kryterium oceny ofert podtrzymując tym samym zapisy SIWZ w tym zakresie . W ocenie Zamawiającego zabudowa magazynu energii na dachu: jest rozwiązaniem bezpieczniejszym (akumulatory, a w szczególności ich obudowy nie są narażone na uszkodzenia mechaniczne na skutek kolizji i wypadków), optymalnym z punktu widzenia obsługowego- serwisowego – łatwy bezproblemowy dostęp i demontaż oraz również bezpieczniejszym dla pasażerów na wypadek pożaru danego akumulatora - istnieje mniejsze ryzyko przedostania się ognia do przestrzeni pasażerskiej.

**Pytanie 9**

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt 6, ppkt. 4, lit. d).

Zamawiający określił w wymogach dotyczących procesu ładowania możliwość programowania w autobusie tzw. temperatury dyżurnej w tramach wstępnego przygotowania przestrzeni pasażerskiej. Producent wdrożył w swoich autobusie funkcję wstępnego przygotowania, która spełnia ideę Zamawiającego w zakresie zapewnienia odpowiedniego komfortu w autobusie jeszcze przed jego wyjazdem na linię, jednakże z uwagi na zastosowany inteligentny algorytm zarządzający termiką, autobus ustawia temperaturę dyżurną w zależności od temperatury otoczenia wg. krzywej komfortu.

Biorąc pod uwagę, iż dopuszcza się możliwość stosowania alternatywnych krzywych komfortu do zarządzania temperaturą w pojeździe, czy Zamawiający uzna za równoważą funkcjonalność zgodnie z którą temperatura dyżurna będzie dobierana w sposób zautomatyzowany w zależności o warunków zewnętrznych?

**ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Tak, Zamawiający potwierdza.

**Pytanie 10**

Dot. Załącznik Nr. 10 do SIWZ.

Producent pragnąc przeprowadzić możliwe dokładną analizę eksploatacji autobusu, zwraca się z prośbą o udostępnienie dokładnych danych rozkładowych w postaci:

- średnia odległość od miejsca garażowania do przystanku początkowego – w km,
- średnia odległość od przystanku kończącego pracę do miejsca garażowania - w km,
- średnia odległość pomiędzy przystankiem początkowym a końcowym – w km,
- maksymalny rozkładowy czas postoju na końcówce z możliwością ładowania - w min,
- średni rozkładowy czas przejazdu pomiędzy przystankiem początkowym a końcowym - w min,
- średni rozkładowy czas przejazdu pomiędzy przystankiem końcowym a początkowym - w min,
- maksymalna ilość przejazdów 9 przejazdów (tam i z powrotem),
- ilość przystanków na trasie (łącznie z początkowym i końcowym).

**ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający podaje następujące dane rozkładowe:

- średnia odległość od miejsca garażowania do przystanku początkowego – w km- **1 km**

- średnia odległość od przystanku kończącego pracę do miejsca garażowania - w km- **1 km**
- średnia odległość pomiędzy przystankiem początkowym a końcowym – w km- **13,5 km**
- maksymalny rozkładowy czas postoju na końcówce z możliwością ładowania - w min- **brak możliwości ładowania na końcówce**
- średni rozkładowy czas przejazdu pomiędzy przystankiem początkowym a końcowym - w min- **37,5 min**
- średni rozkładowy czas przejazdu pomiędzy przystankiem końcowym a początkowym - w min- **35 min**
- maksymalna ilość przejazdów 9 przejazdów (tam i z powrotem) - **9 przejazdów (w obie strony)**
- ilość przystanków na trasie (łącznie z początkowym i końcowym) - **45 sztuk (w obie strony)**

### Pytanie 11

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt 1, ppkt. 2).

Czy Zamawiający zaakceptuje pojazd którego wysokość nadwozia nie będzie przekraczała 3400mm?

### ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę warunku dotyczącego maksymalnej wysokości całkowitej autobusu na 3 400 mm. Mając na uwadze powyższe Zamawiający modyfikuje określoną w rozdziale VI, wiersz 1 pkt 2 tabeli załącznika nr 8 do SIWZ wartość.

Obecny zapis:

1.	Wymiary autobusu	1) długość od <b>11,8 metra</b> do <b>12,2 metra</b> , 2) maksymalna wysokość całkowita <b>3350 mm</b> , 3) szerokość całkowita w zakresie: <b>2500-2550 mm</b> .
----	------------------	---

### **Zapis po modyfikacji:**

1.	Wymiary autobusu	4) długość od <b>11,8 metra</b> do <b>12,2 metra</b> , 5) maksymalna wysokość całkowita <b>3400 mm</b> , 6) szerokość całkowita w zakresie: <b>2500-2550 mm</b> .
----	------------------	---

### Pytanie 12

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt. 26, ppkt. 2, lit. b).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, gdzie światła lamp tylnych autobusu realizowane będzie za pomocą technologii LED, z wyjątkiem światła cofania i światła przeciwmgłowego tylnego, w których zainstalowano energooszczędne i trwałe żarówki?

Oświetlenie takie stosowane jest powszechnie w pojazdach komunikacji miejskiej ze względu na łatwość obsługi warsztatowej, niskie koszty eksploatacji jako części zamienne oraz, ze względu na bardzo mały łączny czas pracy, mały pobór energii, zapewniając przy tym wymagane natężenie oświetlenia lamp tylnych autobusu.

Z uwagi na powyższe wnioskujemy do Zamawiającego o zmianę tego kryterium i wprowadzenie nowego, tj.

- Za zaoferowanie autobusów wyposażonych w 100% oświetlenie wewnętrzne i zewnętrzne wykonane w technologii LED, nie wyłączając światła mijania i drogowych. – 2 pkt.
- Za zaoferowanie autobusów wyposażonych w oświetlenie zewnętrzne mieszane – 1 pkt.

### ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:

Zamawiający informuje, że zapis w rozdziale VI, wiersz 26, pkt 2, lit b tabeli załącznika nr 8 do SIWZ nie definiuje wymogu odnośnie konieczności zastosowania oświetlenia LED dla światła cofania i światła przeciwmgłowego tylnego, tym samym wniosek Wykonawcy w tym zakresie jest bezzasadny.

Również bezzasadny jest Wniosek Wykonawcy odnośnie przyznania punktów za:

*zaoferowanie autobusów wyposażonych w oświetlenie zewnętrzne mieszane – 1 pkt.*

albowiem Zamawiający nie może przyznawać punktów za spełnienie podstawowych wymogów technicznych przez oferowane autobusy, gdyż nie miało by to żadnego znaczenia (nie miało by to wpływu) na punktacje poszczególnych ofert.

### Pytanie 13

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Pkt. 10, ppkt. 1, lit. a).

Z wieloletniego doświadczenia w budowie autobusów wynika, że rozwiązanie gdzie szyba przednia jest typu panoramicznego bez podziału w poziomie pod tablicą kierunkową, posiadającą dodatkowo dwie części boczne, w porównaniu z wcześniej stosowaną przez nas szybą przednią dzieloną w połowie listwą pionową jest rozwiązaniem korzystniejszym pod względem ekonomicznym i ergonomicznym. Ponadto konstrukcja w takiej postaci pozwala osiągnąć

bardzo dobre walory aerodynamiczne, co wiąże się z minimalizacją zabrudzeń poszyc bocznych oraz niższymi kosztami związanymi choćby z myciem pojazdu, dodatkowo zyskuje się efekt ekologiczny poprzez niższe zużycie wody bieżącej. Technologicznie szyby wykonane są bez zagięć, dzięki czemu są tańsze dla użytkownika jako części zamienne. Wymiana takich szyb, ze względu na łatwość oczyszczania oraz przygotowania i klejenia powierzchni ich osadzenia w karoserii (gniazdo szyby), zapewnia łatwą i szybką wymianę gwarantując minimalizację kosztów roboczogodziny. Rozwiązanie takie zapewnia również pod względem ergonomicznym lepszą widoczność dla kierowcy, a dolna część szyby posiada naklejoną specjalną folię ochronną, która zapobiega powstawaniu odprysków na szybie. Nie bez znaczenia dla widoczności i bezpieczeństwa, jest także powierzchnia i jakość oczyszczania szyby przez wycieraczki w przypadku szyby czołowej, nie przedzielonej pionową listwą lub słupkiem. Z uwagi na powyższe prosimy, aby rozwiązanie gdzie szyba przednia jest w pełni panoramiczna, dzielona na dwie części boczne i nie będąca przedzielona w poziomie pod tablicą kierunkową było rozwiązaniem, jakie Zamawiający uzna co najmniej za równoważne i przyzna taką samą ilość punktów jak za rozwiązanie z 2-częściową szybą czołową składającą się z szyby górnej oraz części dolnej.

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę sposobu punktacji w kryterium T4.

W zakresie kryterium T<sub>4</sub> = Podział przedniej szyby czołowej, Zamawiający maksymalną liczbą punktów (2pkt) przyznawać będzie wyłącznie za najlepsze i najpraktyczniejsze w ocenie Zamawiającego rozwiązanie techniczne, które cechują najniższe koszty napraw i najniższą podatność obsługowa rozumiana jako łatwość (masa szyby dzielonej jest co najmniej dwukrotnie mniejsza niż masa szyby panoramicznej nie dzielonej), a przede wszystkim szybkość wymiany poszczególnych szyb zabudowanych w ścianie czołowej autobusu, a także co oczywiste kosztów zakupu samych szyb lub kosztów zakupu usługi wymiany szyb.

W/w ocena wynika z wieloletniego doświadczenia eksploatacyjnego Zamawiającego autobusów miejskich oraz realnych potrzeb Zamawiającego i jest poparta faktyczną przewagą rozwiązania technicznego, które w kryterium T<sub>4</sub> Zamawiający punktuje najwyższej.

#### **Pytanie 14**

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Rozdział II, Pkt. 3, lit. c).

Zamawiający w powyższym punkcie przewiduje wyposażenie przez Wykonawcę stacji obsługi w urządzenia i narzędzia specjalistyczne do naprawy i obsługi autobusów. Z uwagi na stopień złożoności budowy autobus elektrycznego, wartość zaplecza technicznego do ich bezpiecznej obsługi może sięgać nawet kwoty kilkuset tysięcy złotych w zależności od potrzeb i istniejącego zaplecza Zamawiającego.

Czy Zamawiający uzna za wystarczające dostawę urządzeń do diagnostyki układów elektronicznych oraz podstawowych narzędzi do obsługi pojazdu z wyłączeniem tych koniecznych do obsługi układu wysokiego napięcia lub, czy wymaga się dostawy takich elementów jak m.in. dostawy podestów do obsługi elementów zabudowy dachowej, suwnicy?

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Wykaz wymaganego wyposażenia serwisu Zamawiającego, Zamawiający określił szczegółowo w § 2 ust. 1, pkt 3 załącznika nr 12 do SIWZ. Wykaz ten nie zawiera konieczności dostawy przez Wykonawcę takich elementów jak: podesty do obsługi elementów zabudowy dachowej oraz suwnicy, a więc nie ma obowiązku dostarczenia tych elementów przez Wykonawcę w ramach WOG

#### **Pytanie 15**

Dot. Załącznik Nr. 8 do SIWZ, Rozdział II, Pkt. 5.

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 do chmury Wykonawcy na jego koszt i 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. 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 na zastosowanie takiego rozwiązania zamiast okresowych badań wykonywanych przez niezależne laboratorium?

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości i wyraża zgodę na przesyłane do chmury Wykonawcy danych o bateriach trakcyjnych, jednakże Zamawiający podtrzymuje wymóg ustalenia faktycznej pojemności magazynu energii i porównania jej z wartością początkową magazynu energii, o którym mowa w rozdziale II, pkt 5, załącznika nr 8 do SIWZ.

#### **Pytanie 16**

Dot. SIWZ, Pkt 13, Miejsce oraz termin składania i otwarcia ofert.

Z uwagi na liczbę pytań, wymagających udzielenia przez Zamawiającego wyjaśnień, zwracamy się z wnioskiem o wydłużenie terminu składania ofert do 6 listopada 2020 r.

Wydłużenie terminu składania ofert o kilka dni pozwoli Wykonawcy na przygotowanie i złożenie oferty w postępowaniu na dostawę autobusów elektrycznych, a jednocześnie Zamawiającemu pozwoli zachować wyższy poziom konkurencyjności postępowania oraz zapewni dostęp do większej liczby ofert.

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

**Mając na uwadze liczną ilość pytań oraz czas potrzebny na analizę udzielanych odpowiedzi oraz przygotowanie oferty Zamawiający zmienia termin składania na dzień 17.11.2020r. godz. 13:00.**

#### ***ZESTAW PYTAŃ NR 4 Z DNIA 02.10.2020R.***

---

#### **Wnioski dotyczące Załącznika nr 8 o SIWZ – „Szczegółowe wymagania dla autobusów”: rozdział VI, TABELA:**

##### **1. Pkt 6 ppk 2 lit c)**

Wnosimy o doprecyzowanie, że wymagana minimalna ilość cykli ładowania magazynu energii bez spadku jego pojemności o więcej niż 20% dotyczy okresu gwarancji udzielonej na magazyn energii.

##### Uzasadnienie:

Brak takiego zapisu oznaczać będzie de facto trudne do oszacowania i nieuzasadnione wydłużenie gwarancji na magazyn energii, która ma istotny wpływ na cenę oferowanych pojazdów.

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający informuje, że wymóg ten powiązany jest czasowo wyłącznie z okresem, w którym osiągnięta zostanie ilość cykli ładowania magazynu energii nie mniej niż 5700, oznacza to, że wymagany okres gwarancji na magazyn energii wynoszący 120 miesięcy ( zgodnie z zapisami rozdziału II załącznika nr 8) nie ma wpływu na ww wymóg.

##### **2. Pkt 6 ppkt 2 lit. e)**

Wnosimy o dopuszczenie jednego wyłącznika bezpieczeństwa zlokalizowanego w miejscu pracy kierowcy.

##### Uzasadnienie:

To kierowca odpowiada za bezpieczeństwo pasażerów i w sytuacji awaryjnej będzie miał dostęp do wyłącznika bezpieczeństwa.

Umieszczenie dodatkowych wyłączników poza kabiną kierowcy będzie stwarzać poważne ryzyko ich niepowołanego użycia przez osoby postronne. Może mieć negatywny wpływ na ochronę autobusu, jak i na trwałość magazynów energii.

Przy wykonywaniu prac serwisowych w układzie wysokiego napięcia – przed ich rozpoczęciem - należy natomiast wykonać procedurę uwzględniającą fizyczne odłączenie magazynów energii, co zapewni pełne bezpieczeństwo pracownikom.

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie wyłącznie jednego wyłącznika bezpieczeństwa zlokalizowanego w miejscu pracy kierowcy podtrzymując tym samym zapisy SIWZ uznając rozwiązanie, o które wnosi Wykonawca za niewystarczające i niezabezpieczające wszystkich potencjalnych zagrożeń, jakie mogą wystąpić podczas wykonywania zadań przewozowych np., gdy na skutek kolizji lub wypadku kabina kierowcy będzie niedostępna a występować będzie natychmiastowa konieczność awaryjnego rozłączenia napięcia z magazynu energii.

##### **3. Pkt 6 ppkt 3 lit. a)**

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym o trwającym procesie ładowania magazynów energii informuje pulsująca kontrolka koloru zielonego, która zaczyna świecić światłem ciągłym w momencie osiągnięcia pełnego naładowania.

##### Uzasadnienie:

Sygnalizacja opisana we wniosku jest jednoznaczna i intuicyjna oraz z powodzeniem stosowana przez Wykonawcę, będącego czołowym producentem pojazdów użytkowych, w setkach wyprodukowanych autobusów.

W obliczu braku ogólnego standardu opisującego sposób sygnalizacji statusu ładowania magazynów energii kolor kontrolki nie powinien mieć dla Zamawiającego istotnego znaczenia.

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający udzielił już wyjaśnień w tym zakresie patrz zestaw pytań nr 3 z dnia 02.10.2020r. odpowiedź nr 4.

##### **4. Pkt 6 ppkt 3 lit. c)**

Wnosimy o potwierdzenie, że wymagane czasy pełnego naładowania magazynów energii odnoszą się do energii dostępnej dla Zamawiającego, a nie do energii nominalnej.

##### Uzasadnienie:

Zmawiający nie będzie mógł doładować magazynów energii powyżej poziomu energii dostępnej, więc ewentualne odnoszenie czasów do pojemności nominalnej nie ma technicznego uzasadnienia.

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Tak, Zamawiający potwierdza.

#### **5. Pkt 6 ppkt 4 lit. d)**

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania polegającego na możliwości ustawienia załączenia układu utrzymania temperatury we wnętrzu pojazdu (w tym kabiny kierowcy) na oznaczony czas np. rano przed wyjazdem autobusu z zajezdni, niezależnie od podłączenia autobusu do ładowania. Układ będzie dążył wtedy do uzyskania optymalnej temperatury wewnątrz pojazdu (możliwa zmiana zadanej temperatury w trybie serwisowym osobno dla kabiny kierowcy i przedziału pasażerskiego).

#### **Uzasadnienie:**

Z punktu widzenia komfortu użytkowania pojazdu i oszczędności energii jest to rozwiązanie równoważne do wymaganego

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie rozwiązania, w którym podgrzanie płynu w układzie ogrzewania do określonej temperatury pracy (tzw. temperatury dyżurnej) realizowane było wtedy, gdy autobus nie jest podłączony do ładowarki albowiem odbywałoby się to kosztem poboru energii wyłącznie z magazynu energii, co w konsekwencji doprowadziło do rozładowania magazynu energii już przed wyjazdem autobusu na linie komunikacyjną, co jest nie dopuszczalne i nie celowe.

#### **6. Pkt 23 ppkt 3 lit. b)**

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym dane dotyczące zużycia energii będą dostępne dla Zamawiającego z możliwością wyodrębnienia na cele trakcyjne i pozostałe (w tym głównie klimatyzacja i ogrzewanie).

#### **Uzasadnienie:**

Proponowane rozwiązanie pozwoli na zbadanie wpływu stylu jazdy kierowcy na zużycie energii.

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający wyraża zgodę na rozwiązanie, w którym dane dotyczące zużycia energii będą dostępne dla Zamawiającego z możliwością wyodrębnienia na cele trakcyjne i pozostałe (w tym głównie klimatyzacja i ogrzewanie).

#### **7. Wniosek dotyczący Załącznika nr 10 do SIWZ:**

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 rozkładu jazdy linii nr 3, którą będą obsługiwać autobusy będące przedmiotem zamówienia.

#### **ODPOWIEDŹ ZAMAWIAJĄCEGO:**

Zamawiający podaje następujące dane dotyczące linii obsługiwanych przez autobusy elektryczne:

- Maksymalny przebieg dzienny w km – **181 km**
- Średnia prędkość handlowa- **zgodnie z załączonymi rozkładami**
- Przebieg roczny- **nie więcej niż 45.500 km rocznie, dane nie uwzględniają świąt, sobót oraz niedziel, które mogą zostać włączone do obsługi w terminie późniejszym.**
- Liczba ładowań w ciągu doby - **2 ładowania**
- Czas dostępny na poszczególne ładowania- **w załączeniu kursówki**
- Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami- **w załączeniu kursówki**
- Odległość trasa – zajezdnia- **1 km**
- Topografia trasy- **w załączeniu**

**Zamawiający zamieszcza na stronie internetowej załączniki do niniejszej odpowiedzi (folder zał.\_do\_odp\_Zestaw\_nr\_4\_pytanie-7)**

- II.** Zamawiający w oparciu o art. 38 ust. 4, 4a, 6 w zw. z 12a ust.1 ustawy Pzp ze względu m.in. awarię systemu w następstwie której nastąpiło opóźnienie w publikacji SIWZ oraz zmianę treści SIWZ w wyniku których jest niezbędny dodatkowy czas na wprowadzenie zmian w ofertach, przesuwa termin określony w SIWZ:

Składania ofert **z dnia 23.10.2020r. godz. 12:00 na dzień 17.11.2020r. godz. 13:00.**

Otwarcia ofert **z dnia 23.10.2020r. godz. 12:15 na dzień 17.11.2020r. godz. 13:15.**

Wadium należy wnieść w terminie do dnia **2020-11-17** do godz. **13:00.**



Ponadto Zamawiający na podstawie art. 12 ust 3 ustawy Pzp zamieszcza stosowne ogłoszenie dodatkowych informacji, informacje o niekompletnej procedurze lub sprostowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej, data przesłania: 16.10.2020r.

Wykonawca przygotowując ofertę na przedmiotowe zamówienie powinien brać pod uwagę powyższe odpowiedzi oraz zmiany, jako stanowiące integralną część SIWZ. Zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy Pzp, stanowisko Zamawiającego zostało przekazane do wszystkich wykonawców biorących udział w postępowaniu poprzez umieszczenie na stronie internetowej.

**Daniel Bul**  
**Kierownik Wydziału Zamówień Publicznych /-/**