

ZP.271.1.67.2023.RM

Kędzierzyn-Koźle, 28.09.2023r.

WSZYSCY WYKONAWCY
zainteresowani udziałem w postępowaniu

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn.:

Zakup 2 autobusów elektrycznych zeroemisyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania pojazdów, celem zapewnienia obsługi obszaru śródmiejskiego w Kędzierzynie-Koźlu – etap II

I. Zamawiający działając na podstawie art. 135 ust. 3 w zw. z art. 135 ust. 1, 5 ustawy oraz art. 137 ust. 1, 2, 4, 5, 6 z dnia 11 września 2019 roku Prawo Zamówień Publicznych (*tekst jednolity Dz. U. z 2023r. poz. 1605 z późn. zm.*) odpowiada na pytania do treści SWZ, które wpłynęły do Zamawiającego w dniach 18.09.2023 r., 19.09.2023 i 22.09.2023 r. jednocześnie modyfikując treść SWZ - jak wynika z udzielonych odpowiedzi.

III. Zestaw pytań z dnia 18.09.2023 r.

Pytanie 1

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Odległość trasa – zajezdnia
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km)
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km)
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebieg w km
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km)
- Wymagany zasięg na pojedynczym ładowaniu (km)
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Dni pracy w roku

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymagania SWZ.

Odpowiedź 1

Poniżej Zamawiający podaje dane dotyczące warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

Linia nr 5

- Średnia prędkość handlowa w km/h – 26,84
- Odległość trasa – zajezdnia – 1,03
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km) – 15,65
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km) – 31,40
- Dzienny przebieg w km - 370
- Roczny przebieg w km – ok. 66 tys.
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km) – 0,56
- Wymagany zasięg na pojedynczym ładowaniu (km) – gwarantowany przebieg zgodnie z SWZ 135 km
- Długość najdłuższego odcinka – 17,20 km

- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia - 24
- Dni pracy w roku - 365

Linia nr 13

- Średnia prędkość handlowa w km/h – 24,82
- Odległość trasa – zajezdnia – 0,45
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km) – 14,88
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km) – 29,80
- Dzienny przebieg w km - 340
- Roczny przebieg w km – ok. 66 tys.
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km) – 0,59
- Wymagany zasięg na pojedynczym ładowaniu (km) - gwarantowany przebieg zgodnie z SWZ 135 km
- Długość najdłuższego odcinka – 18,70
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia - 22
- Dni pracy w roku - 365

Pytanie 2

Zamawiający w punkcie 3.5 SWZ napisał:

7. Wymagania wynikające z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 875z późn. zm.) Zamawiający wymaga, aby łączny udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. -Prawo o ruchu drogowym używanych przy wykonywaniu tego zadania wynosił co najmniej 10%. Zasady obliczania udziału pojazdów elektrycznych we flotach pojazdów wskazano w art. 36a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. – **wymóg dotyczy wykonywania robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia.**

Wykonawca wskazuje, że zgodnie z art. 68 ust. 3 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r. wykonuje, zleca lub powierza wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotom, których łączny udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym używanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10% [...].

Art. 35 ust. 2 pkt. 1 Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych odsyła w zakresie zadań publicznych do Ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2022 r. poz. 559 i 583). Zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 4) Ustawy o samorządzie gminnym, zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty należy do zadań własnych gminy, w szczególności w zakresie lokalnego transportu zbiorowego.

Wnosimy o usunięcie zapisu z rozdziału V SWZ punkt 26 oraz § 2 ust. 5 pkt. 2) wzoru umowy jako wymogu nie dotyczącego niniejszego przedmiotu zamówienia. Zdaniem Wykonawcy zakres niniejszego postępowania nie dotyczy świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego lecz wyprodukowania i dostawy pojazdów wraz z infrastrukturą ładowania pojazdów elektrycznych.

Odpowiedź 2

Zamawiający podtrzymuje zapisy związane z wymaganiami wynikającymi z ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 875z późn. zm.). Wskazuje się, iż wymaganie to zostało ograniczone **do wykonania robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia.** Powyższe jest zgodne z przepisami prawa obowiązującymi w tym zakresie.

Pytanie 3

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku podwykonawcy, na którego zdolnościach lub sytuacji **nie polega** Wykonawca (aby spełnić warunki udziału w postępowaniu), Zamawiający nie żąda załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz w dalszej kolejności w odpowiedzi na wezwanie dokumentów potwierdzających brak podstaw do wykluczenia (KRS, informacja z Krajowego Rejestru Karnego, ZUS, US, Oświadczenia) takiego podwykonawcy.

Odpowiedź 3

Zgodnie z treścią pkt 5.6 SWZ –

„Zamawiający nie będzie dokonywał oceny braku podstaw do wykluczenia wobec podwykonawcy, który jednocześnie nie jest podmiotem udostępniającym zasoby.”

Tym samym Zamawiający **potwierdza**, iż wobec podwykonawcy na którego zdolnościach lub sytuacji **nie polega** Wykonawca, celem wykazania spełnienia warunków – Zamawiający **nie żąda** do załączenia do oferty dokumentu JEDZ oraz podmiotowych środków dowodowych – dla takiego podwykonawcy

Pytanie 4

W załączniku nr 7 par. 2, ust. 2 pkt 1 wzoru umowy Zamawiający napisał:

1) dostawę dwóch autobusów EV 12 w terminie 365 dni licząc od dnia zawarcia umowy;

Prosimy o potwierdzenie, że dostawa każdego z autobusów może nastąpić odrębnie.

Prosimy o potwierdzenie, że dostawa dwóch autobusów EV 12 następuje w terminie **do** 365 dni licząc od dnia zawarcia umowy;

Odpowiedź 4

Zamawiający potwierdza, że dostawa każdego z autobusów może nastąpić odrębnie.

Zamawiający potwierdza, że dostawa dwóch autobusów EV 12, (przedmiotu zamówienia) następuje w terminie do 365 dni licząc od dnia zawarcia umowy.

Pytanie 5

W załączniku nr 7 par. 3, ust. 8 pkt 3 wzoru umowy Zamawiający napisał:

W przypadku, gdy Wykonawca będzie realizował zamówienie objęte niniejszą umową bez należytej staranności, niezgodnie z obowiązującymi przepisami, normami technicznymi, niezgodnie z postanowieniami niniejszej umowy, Zamawiający ma prawo:

1) *potrącić z wynagrodzenia Wykonawcy należności z tytułu kar umownych bez uprzedniego wzywania Wykonawcy do ich zapłaty;*

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie postanowienia lub o możliwość zmiany ww. postanowienia, poprzez uprzednie wezwanie Wykonawcy do prawidłowej realizacji umowy z zachowaniem terminu 30 dni.

Odpowiedź 5

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 6

W załączniku nr 7 par. 8, ust. 4 wzoru umowy Zamawiający napisał:

Zapłata za poszczególne elementy przedmiotu umowy będzie wypłacana Wykonawcy przelewem bankowym na poniższy numer rachunku bankowego _____ w terminie do 30 dni od dnia otrzymania prawidłowo wystawionej faktury od Wykonawcy.

Zwracamy się z wnioskiem o dodanie słów na końcu ww. postanowienia „odrębnie za poszczególne elementy przedmiotu umowy”

Odpowiedź 6

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 7

W załączniku nr 7 par. 9, ust. 1 wzoru umowy Zamawiający napisał:

Strony ustalają następujące kary umowne:

- 1) za zwłokę w dostawie autobusów EV12 wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w § 4 pkt 1 lit a niniejszej umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,5 % wynagrodzenia netto, o którym mowa w § 8 ust. 1 pkt 1, w odniesieniu do każdego z autobusu za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- 2) za zwłokę w realizacji przedmiotu umowy w zakresie: a) dostawy ładowarki Plug-in lub dostawy i wykonania robót budowlanych ładowarek pantografowych 250 kW, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 1% wynagrodzenia netto, o którym mowa odpowiednio w § 8 ust. 1 pkt 2, 3 i 5, w odniesieniu do każdej z ładowarek za każdy rozpoczęty dzień zwłoki; b) wykonania dokumentacji projektowej i uzyskania wszelkich wymaganych pozwoleń, prawomocnej decyzji zezwalającej na rozpoczęcie robót budowlanych o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 3 Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 300 zł, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- 3) w przypadku, gdy zwłoka, o której mowa w pkt. 1 lub (i) w pkt. 2 przekroczy 60 dni: a) wysokość kar umownych, obliczonych zgodnie z pkt. 1 lub (i) z pkt. 2, ulega podwojeniu, b) Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym;
- 4) za odstąpienie przez Zamawiającego od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 10 % całkowitej wartości przedmiotu umowy netto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy;
- 5) wynikające z Warunków Obsługi Gwarancyjnej (WOG) autobusów EV12;
- 6) za zwłokę w dostarczeniu dokumentacji i urządzeń, o których mowa w § 4 pkt 1 lit. b i c lub (i) pkt 2 lit. od b) do d), lub (i) pkt 3 lub (i) pkt 4 niniejszej umowy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 10.000,00 zł za sam fakt wystąpienia zwłoki; kara umowna z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji przedmiotu umowy okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu przedmiotu umowy, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w autobusie EV 12 o ile Wykonawca nie złożył Zamawiającemu, w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, prawidłowej dokumentacji w formie i w ilości przewidzianej pierwotnie w umowie dla tej dokumentacji. Zapłacenie tej kary nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dostarczenia tej dokumentacji i tych urządzeń;
- 7) za brak zapłaty wynagrodzenia należnego Podwykonawcom lub dalszym Podwykonawcom z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia Wykonawcy, w sytuacji opisanej w § 12 ust. 11 pkt 2 umowy – kara umowna w wysokości 5000 zł za każdy przypadek odrębnie nieprzedłożenie przez Wykonawcę oświadczenia, o którym mowa w § 12 ust. 11 pkt 2 jest traktowane jako brak zapłaty wynagrodzenia należnego Podwykonawcom;
- 8) z tytułu niespełnienia przez Wykonawcę lub Podwykonawcę wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących czynności wskazane w § 16 ust. 1 umowy – kara w wysokości 0,1% Wynagrodzenia brutto, określonego w § 8 ust. 1 pkt 5 umowy;

4. Łączna maksymalna wartość kar umownych, których może dochodzić każda ze Stron, wynosi 30% ceny brutto wskazanej w § 8 ust. 2. Jeżeli kary umowne zastrzeżone w niniejszej umowie nie pokrywają poniesionej przez Strony szkody, każda ze Stron może dochodzić odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych przewidzianych w Kodeksie cywilnym.

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymienione kary umowne są wysokie. 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 wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. **Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przerzuceniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego** bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający 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 określone w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w **Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych**

(patrz: str. 55, Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych, czerwiec 2018, pod adresem: https://www.uzp.gov.pl/data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf) jak i w uzasadnieniu do projektu¹ aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

„Kierując się często uproszczonym postrzeganiem interesu zamawiającego, postanowienia umów zawierają rozwiązania nazbyt restrykcyjne i nieproporcjonalne do rodzaju i wartości zamówienia publicznego (np. z zakresu wysokości i kategorii zastrzeganych kar umownych, przerzucanie odpowiedzialności za większość ryzyk na wykonawców, nieuwzględnianie okoliczności związanych z trudnymi do oszacowania gwałtownymi zmianami rynkowymi). Paradoksalnym skutkiem takiego działania jest niekorzystny wpływ na efektywność wydatkowania środków publicznych, przez wyższe ceny wskazywane przez wykonawców uwzględniające koszt nieproporcjonalnego ryzyka po ich stronie, a także zmniejszanie konkurencyjności postępowań, przez rezygnację potencjalnych wykonawców z udziału w postępowaniach o udzielenia zamówienia publicznego.”

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

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

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kar umownych do następujących: 1) za zwłokę w dostawie autobusów EV12 wraz z dokumentacją i dokumentami wyspecyfikowanymi w § 4 pkt 1 lit a niniejszej umowy Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości **0,05 %** wynagrodzenia netto, o którym mowa w § 8 ust. 1 pkt 1, w odniesieniu do każdego z autobusu za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;

- 2) za zwłokę w realizacji przedmiotu umowy w zakresie: a) dostawy ładowarki Plug-in lub dostawy i wykonania robót budowlanych ładowarek pantografowych 250 kW, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości **0,05%** wynagrodzenia netto, o którym mowa odpowiednio w § 8 ust. 1 pkt 2, 3 i 5, w odniesieniu do każdej z ładowarek za każdy rozpoczęty dzień zwłoki; b) wykonania dokumentacji projektowej i uzyskania wszelkich wymaganych pozwoleń, prawomocnej decyzji zezwalającej na rozpoczęcie robót budowlanych o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 3 Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 300 zł, za każdy rozpoczęty dzień zwłoki;
- 3) w przypadku, gdy zwłoka, o której mowa w pkt. 1 lub (i) w pkt. 2 przekroczy 60 dni: a) wysokość kar umownych, obliczonych zgodnie z pkt. 1 lub (i) z pkt. 2, ulega podwojeniu, b) Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym;
- 4) za odstąpienie przez Zamawiającego od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 10 % całkowitej wartości przedmiotu umowy netto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy;
- 5) wynikające z Warunków Obsługi Gwarancyjnej (WOG) autobusów EV12;
- 6) za zwłokę w dostarczeniu dokumentacji i urządzeń, o których mowa w § 4 pkt 1 lit. b i c lub (i) pkt 2 lit. od b) do d), lub (i) pkt 3 lub (i) pkt 4 niniejszej umowy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości **5.000,00** zł za sam fakt wystąpienia zwłoki; kara umowna z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji przedmiotu umowy okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu przedmiotu umowy, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w autobusie EV 12 o ile Wykonawca nie złożył Zamawiającemu, w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, prawidłowej dokumentacji w formie i w ilości przewidzianej pierwotnie w umowie dla tej dokumentacji. Zapłacenie tej kary nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dostarczenia tej dokumentacji i tych urządzeń;
- 7) za brak zapłaty wynagrodzenia należnego Podwykonawcom lub dalszym Podwykonawcom z tytułu zmiany wysokości wynagrodzenia Wykonawcy, w sytuacji opisanej w § 12 ust. 11 pkt 2 umowy – kara umowna w wysokości **1500** zł za każdy przypadek odrębnie nieprzedłożenie przez Wykonawcę oświadczenia, o którym mowa w § 12 ust. 11 pkt 2 jest traktowane jako brak zapłaty wynagrodzenia należnego Podwykonawcom;
- 8) z tytułu niespełnienia przez Wykonawcę lub Podwykonawcę wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących czynności wskazane w § 16 ust. 1 umowy – kara w wysokości 0,1% Wynagrodzenia brutto, określonego w § 8 ust. 1 pkt 5 umowy;

4. Łączna maksymalna wartość kar umownych, których może dochodzić każda ze Stron, wynosi **15%** ceny brutto wskazanej w § 8 ust. 2. Jeżeli kary umowne zastrzeżone w niniejszej umowie nie pokrywają poniesionej przez Strony szkody, każda ze Stron może dochodzić odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych przewidzianych w Kodeksie cywilnym.

Odpowiedź 7

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując treść SWZ. Kary umowne o których mowa wyżej są proporcjonalne do przedmiotu zamówienia.

Pytanie 8

W załączniku nr 7 par. 9, ust. 4 pkt 2. wzoru umowy Zamawiający napisał:

(...) Jeżeli kary umowne zastrzeżone w niniejszej umowie nie pokrywają poniesionej przez Strony szkody, każda ze Stron może dochodzić odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych przewidzianych w Kodeksie cywilnym.

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość usunięcia tego postanowienia. Zamawiający ma prawo naliczać kary umowne i jest to wystarczająca sankcja za niewłaściwe wywiązywanie się ze zobowiązań umownych przez Wykonawcę. Dodatkowe prawo dochodzenia odszkodowania jest zatem zbędne. Pozostawiając takie prawo

Wykonawca nie byłby w stanie dokładnie ocenić z jakim ryzykiem finansowym wiąże się złożenie oferty w przetargu

Odpowiedź 8

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 9

W załączniku nr 7 par. 9, ust. 4 wzoru umowy Zamawiający opisał karę umowną: za odstąpienie przez Zamawiającego od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę w wysokości 10 % całkowitej wartości przedmiotu umowy netto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy;

Zwracamy się z wnioskiem o równe traktowanie stron i wprowadzenie następującej kary umownej: za odstąpienie przez Zamawiającego lub Wykonawcę od umowy z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, Zamawiający zapłaci Wykonawcy karę w wysokości 10 % całkowitej wartości przedmiotu umowy netto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy;

Odpowiedź 9

Zamawiający zmienia treść projektowanych postanowień umownych poprzez wprowadzenie kary umownej za odstąpienie przez Wykonawcę od umowy z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego.

Jednocześnie została zwiększona wysokość przedmiotowej kary z 10% do 15% całkowitej wartości przedmiotu umowy netto, o której mowa w § 8 ust. 2 niniejszej umowy (w obu przypadkach, tj. odstąpieniu od umowy przez Zamawiającego z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy, jak i odstąpieniu Wykonawcę od umowy z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego.)

W związku z powyższym Zamawiający zamieszcza zaktualizowaną wersję projektowanych postanowień umownych, z zaktualizowanym brzmieniem treści § 9 ust. 1 pkt 4 oraz dodanym pkt 4a (zmiana zaznaczona kolorem zielonym).

Powyższe Zamawiający zamieszcza w pliku pn. „Załącznik nr 7 do SWZ – PPU – (2)aktualizacja 28.09.2023”

Pytanie 10

W załączniku nr 7 par. 9, ust. 5 wzoru umowy Zamawiający opisał karę umowną:

Zamawiający może potrącić wierzytelność z tytułu należnej mu od Wykonawcy kary umownej z wierzytelnością Wykonawcy wobec Zamawiającego wynikającą z niniejszej umowy bez wzywania Wykonawcy do zapłaty kary umownej i wyznaczenia terminu jej zapłaty.

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie postanowienia lub dodanie zapisu, że Zamawiający poinformuje Wykonawcę o potrącaniu kar umownych w wierzytelności Wykonawcy na podstawie noty.

Odpowiedź 10

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe. Zamawiający informuje każdorazowo o potrącaniu kar umownych w wierzytelności Wykonawcy na podstawie noty.

Pytanie 11

W załączniku nr 7 par. 9 Zamawiający napisał:

6) za zwłokę w dostarczeniu dokumentacji i urządzeń, o których mowa w § 4 pkt 1 lit. b i c lub (i) pkt 2 lit. od b) do d), lub (i) pkt 3 lub (i) pkt 4 niniejszej umowy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w

wysokości 10.000,00 zł za sam fakt wystąpienia zwłoki; kara umowna z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji przedmiotu umowy okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu przedmiotu umowy, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w autobusie EV 12 o ile Wykonawca nie złożył Zamawiającemu, w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, prawidłowej dokumentacji w formie i w ilości przewidzianej pierwotnie w umowie dla tej dokumentacji.

Zapłacenie tej kary nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku dostarczenia tej dokumentacji i tych urządzeń;

Zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie zapisów: kara umowna z tytułu dostarczenia dokumentacji może być również naliczona, gdy w trakcie eksploatacji przedmiotu umowy okaże się, że dostarczona dokumentacja nie odpowiada stanowi faktycznemu przedmiotu umowy, np.: gdy dostarczone schematy instalacji elektrycznej różnią się od faktycznie wykonanej instalacji w autobusie EV 12 o ile Wykonawca nie złożył Zamawiającemu, w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie, prawidłowej dokumentacji w formie i w ilości przewidzianej pierwotnie w umowie dla tej dokumentacji.

Odpowiedź 11

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 12

W załączniku nr 7 par. 9, ust. 2 wzoru umowy Zamawiający napisał:

2. Niezależnie od kar umownych, o których mowa w ust. 1, w przypadku utraty przez Zamawiającego dofinansowania, o którym mowa w § 8 ust. 8 niniejszej umowy z winy Wykonawcy, z powodu niewykonania lub nienależytego wykonania przedmiotu niniejszej umowy przez Wykonawcę (np. zwłoki w realizacji przedmiotu umowy), odstąpienia, wypowiedzenia lub rozwiązania umowy z winy Wykonawcy, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu odszkodowanie w wysokości utraconego przez Zamawiającego dofinansowania.

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość dodania zapisu, że ww. postanowienia nie stosuje się, jeżeli Wykonawca nie wykona w terminie umowy, np. z powodu siły wyższej, i że w przypadku siły wyższej Wykonawca nie jest zobowiązany do zwrotu dofinansowania Zamawiającemu.

Odpowiedź 12

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 13

W załączniku nr 7 par. 9, ust. 1 pkt 3 wzoru umowy Zamawiający napisał:

3) w przypadku, gdy zwłoka, o której mowa w pkt. 1 lub (i) w pkt. 2 przekroczy 60 dni: a) wysokość kar umownych, obliczonych zgodnie z pkt. 1 lub (i) z pkt. 2, ulega podwojeniu, b) Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym;

1. W przedmiotowym postępowaniu określone przez Zamawiającego kary są wysokie. Wykonawca nie zakłada wystąpienia kar umownych, jednakże kalkulując postępowanie Wykonawca musi brać wszystkie ryzyka pod uwagę i kalkulować je w cenę. Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie zapisów dotyczących podwojenia kar umownych po okresie 60 dni. 2. Zwracamy się z wnioskiem o zmianę zapisów „Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w trybie natychmiastowym;” i wprowadzenie postanowienia, że Zamawiający najpierw poinformuje wykonawcę o zamiarze odstąpienia od umowy.

Odpowiedź 13

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 14

W załączniku nr 7 par. 14, ust. 2 wzoru umowy Zamawiający napisał:

2. Z dniem ostatecznego odbioru przedmiotu zamówienia lub jego części Wykonawca przenosi na Zamawiającego nieograniczone autorskie prawa majątkowe do opracowań składających się na przedmiot umowy, bez ograniczeń co do terytorium, czasu, liczby egzemplarzy, na następujących polach eksploatacji: 1) w zakresie utrwalania i zwielokrotniania w całości lub w części poprzez wytwarzanie egzemplarzy utworu jakąkolwiek techniką (w tym drukarską i cyfrową); 2) w zakresie obrotu oryginałem albo egzemplarzami, na których utwór utrwalono – wprowadzenie do obrotu, użyczenie lub najem oryginału lub egzemplarzy; 3) w zakresie rozpowszechniania poprzez publiczne udostępnienie w taki sposób, aby każdy mógł mieć do nich dostęp w czasie i miejscu przez siebie wybranym, w szczególności przez wprowadzanie do pamięci komputera i umieszczanie w sieci internetowej; 4) korzystania na własny użytek.

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę postanowień. Nie ma możliwości przeniesienia praw autorskich. Wykonawca udziela licencji niewyłącznej, nieograniczonej w czasie i przestrzeni do wszelkiej dokumentacji dostarczonej Zamawiającemu i wszelkich innych rezultatów prac.

Odpowiedź 14

Powyższe postanowienia umowne dotyczące zakresu dokumentacji projektowej są w pełni zasadne. Autorzy dokumentacji projektowej każdorazowo przenoszą prawa autorskie w zakresie dokumentacji projektowej na rzecz tutejszego Zamawiającego

Pytanie 15

W załączniku nr 7 par. 13, ust. 2 pkt 23 wzoru umowy Zamawiający napisał:

23) W przypadku dokonania przez Zamawiającego bezpośredniej zapłaty wynagrodzenia na rzecz podwykonawcy lub odpowiednio dalszego podwykonawcy, Wykonawca oraz odpowiednio podwykonawca i dalsi podwykonawcy odpowiadają wobec Zamawiającego solidarnie na zasadzie odpowiedzialności regresowej, w pełnej wysokości kwot uiszczonych przez Zamawiającego na rzecz Podwykonawcy, w tym z tytułu wynagrodzenia oraz ewentualnych kosztów sądowych, kosztów zastępstwa procesowego, kosztów zastępstwa prawnego w postępowaniu egzekucyjnym i zasądzonych przez sąd odsetek. O ile Zamawiający nie dokona potrącenia wierzytelności z tytułu regresu z wierzytelnością Wykonawcy z tytułu zapłaty wynagrodzenia, Wykonawca zobowiązany jest do zapłaty wobec Zamawiającego, w terminie 7 dni od dnia wezwania. Brak zapłaty w tym terminie uważany będzie za nienależyte wykonanie umowy uprawniające Zamawiającego do realizacji jego uprawnień z tytułu zabezpieczenia należytego wykonania umowy. Postanowienia powyższe nie uchybiają uprawnieniu Zamawiającego do dokonania potrącenia przysługujących mu wierzytelności z jakimikolwiek wierzytelnościami przysługującymi Wykonawcy wobec Zamawiającego. Postanowienia niniejszego ustępu będą miały także odpowiednie zastosowanie, w przypadku prawomocnego uznania przez właściwy sąd, że niezaakceptowanemu podwykonawcy przysługuje status Podwykonawcy zaakceptowanego

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie ww. postanowienia.

Odpowiedź 15

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 16

W załączniku nr 7 par. 11, ust. 7 wzoru umowy Zamawiający napisał:

7. Jeżeli w terminie 14 dni od dnia odstąpienia od umowy nie dojdzie do sporządzenia przez Strony wspólnego protokołu opisanego w ust. 6, Zamawiający sporządzi go samodzielnie i protokół ten będzie stanowił podstawę dokonania rozliczenia między Stronami.

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie ww. postanowienia.

Odpowiedź 16

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 18

W załączniku nr 7 par. 11, ust. 2 pkt 3 wzoru umowy Zamawiający napisał:

Zamawiający jest uprawniony do odstąpienia od umowy w terminie 30 dni od dnia uzyskania przez niego wiedzy o okoliczności uzasadniającej odstąpienie, jeżeli Wykonawca:

3) zwłoka w realizacji przedmiotu zamówienia jest większa niż 14 dni kalendarzowych w stosunku do terminów określonych w § 2,

Wykonawca nie przewiduje opóźnień w realizacji przedmiotu zamówienia, jednakże zwraca się z wnioskiem o wydłużenie terminu do 30 dni.

Odpowiedź 18

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 19

W załączniku nr 7 par. 12, ust. 12 wzoru umowy Zamawiający napisał:

12. Maksymalna wartość zmiany wynagrodzenia, o której mowa w ust. 9, nie może być wyższa niż 5 % całkowitej wartości przedmiotu umowy brutto należnego Wykonawcy z tytułu wykonania Umowy. Zmiana sposobu płatności wynagrodzenia wskazanego w § 8 ust. 1 może nastąpić w przypadku ewentualnych zmian warunków finansowania dokonanych przez Instytucję Dofinansującą.

Zwracamy się z wnioskiem o możliwość zmiany ww. postanowienia poprzez podwyższenie % wartości zmiany wynagrodzenia w stosunku do całkowitej wartości przedmiotu umowy brutto należnego Wykonawcy z tytułu wykonania Umowy do 20%.

Odpowiedź 19

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 20

W załączniku nr 7 par. 12, ust. 2, pkt 21 wzoru umowy Zamawiający napisał:

21) Konieczność wielokrotnego dokonywania bezpośredniej zapłaty podwykonawcy lub dalszemu podwykonawcy lub konieczność dokonania bezpośrednich zapłat na sumę większą niż 5% wartości umowy może stanowić podstawę do odstąpienia od umowy.

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie zapisu.

Odpowiedź 20

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 21

W załączniku nr 7 par. 12, wzoru umowy Zamawiający opisuje waloryzację:

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunków waloryzacji w paragrafie 12 i wprowadzenie poniższych zapisów:

§. 12

Ust. 1

Wynagrodzenie Wykonawcy wskazane w §. 2 Umowy (dalej: Wynagrodzenie) będzie podlegało podwyższeniu w następujący sposób. Ust. 2

- 1) 50% Wynagrodzenia Wykonawcy nie podlega waloryzacji, pozostaje stałe.
- 2) 35% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie Zharmonizowanego Wskaźnika Cen Konsumpcyjnych publikowanego przez Eurostat dla Unii Europejskiej (27 Państw, od 2020 r., 2015 =100) (dalej: HICP).
- 3) 15% Wynagrodzenia Wykonawcy będzie podlegało waloryzacji (podwyższeniu) na podstawie publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny (dalej: GUS) Przeciętnego Miesięcznego Wynagrodzenia Brutto w Sektorze Przedsiębiorstw w Polsce (dalej: Przeciętne Wynagrodzenie).

Wynagrodzenie Wykonawcy będzie obliczane na podstawie następującego wzoru:

$$P_n = P_o * W_n$$

Gdzie:

P_n - Wynagrodzenie Wykonawcy po waloryzacji, P_o

- Wynagrodzenie Wykonawcy przed waloryzacją,

W_n – procentowy wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy.

Wskaźnik wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy W_n będzie obliczany na podstawie następującego wzoru :

$$W_n = a + b \frac{HICP_n}{HICP_o} + c \frac{R_n}{R_o}$$

a = 50 %, b = 35%, c
= 15%.

Gdzie:

HICP_o – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wskaźników HICP za ostatnich 12 miesięcy: - przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub

- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

HICP_n - jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wskaźników HICP opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

R_o – jest średnią arytmetyczną miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia za ostatnich 12 miesięcy:

- przed dniem podpisania Umowy, w przypadku pierwszej waloryzacji (z zastrzeżeniem ustępu 3 poniżej), lub
- przed datą ostatniej waloryzacji, w przypadku kolejnych waloryzacji.

R_n – jest średnią arytmetyczną ostatnich 12 (dwunastu) miesięcznych wartości Przeciętnego Wynagrodzenia opublikowanych przed miesiącem, w którym dokonywana jest waloryzacja.

Warunkiem waloryzacji Wynagrodzenia Wykonawcy jest, że każdorazowo, w dniu waloryzacji Wynagrodzenia wartość W_n (procentowego wskaźnika wzrostu Wynagrodzenia Wykonawcy) wyliczona na podstawie powyższego wzoru przekroczy 102 %.

Pierwsza waloryzacja Wynagrodzenia nastąpi nie wcześniej niż 6 miesięcy po podpisaniu Umowy. Kolejne waloryzacje nie mogą następować częściej niż co miesiąc.

Waloryzacja nastąpi na podstawie oświadczenia Strony żądającej zmiany, w którym przedstawi ona wyliczenie Wynagrodzenia Wykonawcy podlegającego waloryzacji w oparciu o postanowienia niniejszego artykułu.

Maksymalne podwyższenie Wynagrodzenia Wykonawcy na podstawie niniejszego postanowienia nie będzie mogło przekroczyć 50 % Wynagrodzenia Wykonawcy.

Ust. 3

Jeżeli Umowa została zawarta po upływie 180 dni od dnia upływu terminu składania ofert, początkowym terminem ustalenia zmiany Wynagrodzenia jest dzień otwarcia ofert.

Odpowiedź 21

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 22

W załączniku nr 7 par. 11, ust. 7 wzoru umowy Zamawiający napisał:

7. Jeżeli w terminie 14 dni od dnia odstąpienia od umowy nie dojdzie do sporządzenia przez Strony wspólnego protokołu opisanego w ust. 6, Zamawiający sporządzi go samodzielnie i protokół ten będzie stanowił podstawę dokonania rozliczenia między Stronami.

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie zapisu, jako niekorzystnego dla Wykonawcy.

Odpowiedź 22

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 23

Zamawiający w punkcie 10.8.a) SWZ napisał:

8) przedmiotowe środki dowodowe służące potwierdzeniu oferowanych dostaw z cechami lub kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert (Ocena techniczno-eksploatacyjna autobusów)

a) Raport techniczny określający zużycie energii elektrycznej przez oferowany autobus w kWh/100

km przebiegu (...) – Kryterium T3

W kryteriach oceny ofert Zamawiający napisał:

Punkty za kryterium **T3** będą przyznane przez Zamawiającego na podstawie wyniku zużycia energii elektrycznej przez autobus w kWh/100 km przebiegu bez załączonych urządzeń dodatkowych w tym: ogrzewania, klimatyzacji, systemu informacji pasażerskiej i innych urządzeń pomocniczych, wartość ta powinna być określona na podstawie wyników z Raportu Technicznego drogowego zużycia energii sporządzonego zgodnie z wymaganiami określonym przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, International Association of Public Transport) w metodyce opracowanej dla przeprowadzenia testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu E-SORT-2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standardised On-Road Test, wyd. 2014; UITP Project E-SORT, Cycles for electric vehicles, wyd. 2017 r.) i dotyczyć autobusu w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu, test o którym mowa powyżej powinien być przeprowadzony przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu. Zamawiający dopuści również w tym zakresie wykorzystanie wyników badań wykonanych przez certyfikowaną jednostkę według procedury badawczej PB-23 (wydanie drugie), opracowanej przez Instytut Pojazdów Szynowych TABOR. Procedura PB-23 opracowana przez Instytut Pojazdów Szynowych TABOR.

Prosimy o potwierdzenie, że przez zwrot „w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu,” Zamawiający wymaga dokumentu SORT -2 wykonanego dla autobusu, który jest zgodny z autobusem oferowanym w zakresie silnika i rozmiaru ogumienia oferowanym autobusem.

Odpowiedź 23

Zamawiający wyjaśnia, że przez zwrot „w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu,” Zamawiający wymaga dokumentu E-SORT -2 wykonanego dla autobusu, który w rozumieniu Zamawiającego polega na tym, że podane niżej cechy/właściwości tych autobusów (testowanego i oferowanego w postępowaniu) są następujące:

a) marka/typ pojazdu - marka/typ autobusu testowanego identyczne jak marka/typ autobusu oferowanego w niniejszym postępowaniu;

b) silnik/silniki trakcyjne - marka i typ - identyczne/moc [kW] i moment [Nm] silnika autobusu testowanego są nie mniejsze niż w oferowanym autobusie;

c) skrzynia biegów - marka/typ – identyczne (o ile skrzynia biegów występuje);

d) most napędowy - marka/typ oraz przełożenie przekładni głównej - identyczne;

e) ogumienie i koła – rozmiar - identyczne,

f) wymiary pojazdu (długość /szerokość/ wysokość) [m] - wskazane wymiary autobusu testowanego nie mniejsze od wskazanych wymiarów autobusu oferowanego w postępowaniu.

Powyższe informacje zostały opisane w załączniku nr 8 do SWZ „Szczegółowe wymagania dla autobusów EV 12” w Rozdziale V ust. 1 pkt 7

Pytanie 24

W Zał. nr 7 do SWZ, par. 5, ust. 3, pkt 5, Zamawiający napisał: z gwarancji wyłączone są jedynie:

a) bezpieczniki, żarówki, paski klinowe, klocki hamulcowe i tarcze hamulcowe w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 20 miesięcy eksploatacji lub przebieg 115.000 km, w zależności co pierwsze nastąpi,

b) ogumienie w zakresie normalnego zużycia eksploatacyjnego, za które uznaje się zużycie wynoszące, co najmniej 26 miesięcy eksploatacji lub przebieg 150.000 km, w zależności, co pierwsze nastąpi.

1.1. Czy Zamawiający zgadza się na poszerzenie wyłączeń z gwarancji o:

a) materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak: -

amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),

-pióra wycieraczek,

- akumulatory (poza wadami fabrycznymi), Oraz o ograniczenie gwarancji na:

-klocki hamulcowe do 100 000 km,

- ogumienie po przebiegu 120 000 km,

Odpowiedź 24

Zamawiający informuje, że zgadza się na poszerzenie wyłączeń z gwarancji tylko o pióra wycieraczek. W zakresie gwarancji na amortyzatory i akumulatory pokładowe 12 V zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Materiały eksploatacyjne tj. wkłady filtrów, oleje, smary i płyny eksploatacyjne są objęte gwarancją do ich pierwszej cyklicznej wymiany wynikającej z harmonogramu obsługi technicznych co zwykle następuje po 30 lub 60 tys. km przebiegu.

W związku z powyższym Zamawiający zamieszcza zaktualizowaną wersję projektowanych postanowień umownych, z zaktualizowanym brzmieniem treści § 5 ust. 4 pkt 5 (zmiana zaznaczona kolorem zielonym).

Powyższe Zamawiający zamieszcza w pliku pn. „Załącznik nr 7 do SWZ – PPU – (2)aktualizacja 28.09.2023”

Pytanie 25

W Zał. nr 7 do SWZ, par. 5, ust. 3, pkt 6, Zamawiający napisał: w celu ustalenia faktycznej pojemności magazynu energii i porównania jej z wartością początkową magazynu energii, Wykonawca wg poniższych zasad i na własny koszt, przeprowadzi badania (zwanego dalej badaniem) tego parametru w niezależnym laboratorium posiadającym akredytację Polskiego Centrum Akredytacji lub w innej upoważnionej do tego typu badań jednostce, wyniki badań wykonawca przedstawi Zamawiającemu w terminie do 7 dni od ich uzyskania, badania należy przeprowadzić czterokrotnie: w trzecim, piątym, siódmym roku gwarancji udzielonej na magazyn energii oraz na 6 miesięcy przed upływem gwarancji na magazyn energii:

- a) z zastrzeżeniem litera b, tylko w jednym wytypowanym przez Zamawiającego autobusie,
- b) jeżeli podczas badania przeprowadzonego zgodnie z lit a, wartość E_d – (energii dostępnej dla użytkownika) będzie w badanym autobusie na poziomie 83% (lub niższym) w stosunku do początkowej wartości energii E_d to Wykonawca zobowiązany będzie do:

– przeprowadzenia badania w drugim autobusie (w terminie do 3 miesięcy licząc od uzyskania przez Zamawiającego wyniku w badaniu, o którym mowa w lit a), przedłożenia Zamawiającemu w terminie 14 dni –raportu, wskazującego estymowany termin osiągnięcia przez magazyn energii wartości E_d poniżej 80% wartości energii E_d początkowej, w każdym badanym autobusie.

- 1.1. Zwracamy się z wnioskiem o wyrażenie zgody na dopuszczenie wykonania takich badań przez wykwalifikowany personel producenta pojazdu własnym sprzętem pomiarowym. Pozostawienie zapisu w obecnej formie spowoduje wzrost ceny ofertowej. Z naszego doświadczenia wynika, że łączny koszt wykonania pomiaru pojemności magazynu energii autobusu elektrycznego zleconego do niezależnej jednostki upoważnionej do przeprowadzenia tego typu badań wynosi aktualnie kilkanaście tys. zł jednorazowo w jednym autobusie. Do tego potrzebne jest wyłączenie każdego pojazdu z obsługi linii na 2 do 4 dni w celu przygotowania go do badań oraz udostępnienie ładowarek na kilka godzin. Prosimy o potwierdzenie, że taki pomiar może odbywać się w zajezdniach Zamawiającego, gdzie zostaną w tym celu udostępnione stanowiska oraz ładowarki.
- 1.2. Przyjętym i powszechnie stosowanym na rynku jest jednorazowe sprawdzanie pojemności baterii trakcyjnej w ostatnim roku obowiązywania jej gwarancji. Prosimy o akceptację takiego rozwiązania oraz o dopuszczenie wykonania dodatkowego badania pojemność w przypadku stwierdzenia różnic pomiędzy deklarowanym a faktycznym zasięgiem pojazdu.

Odpowiedź 25

Ad. 1.1 i 1.2

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosków Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Jednocześnie Zamawiający informuje, iż dokonuje modyfikacji zapisów § 5 ust. 4 pkt 6 – załącznika nr 7 projektowane postanowienia umowne, celem ujednolicenia zapisów w tym samym przedmiocie - zawartych w załączniku nr 8 do SWZ - SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA AUTOBUSÓW dla autobusów EV12 (zmiany zaznaczone kolorem zielonym)

Powyższe Zamawiający ujął w zamieszczonym pliku pn. „Załącznik nr 7 do SWZ – PPU – (2) aktualizacja 28.09.2023”

Pytanie 26

W Zał. nr 7 do SWZ, par. 5, ust. 4, pkt 1, Zamawiający napisał: w okresie gwarancji ładowarki Plug-in, o której mowa w ust. 2 pkt 3 oraz ładowarek pantografowych 250 kW, o których mowa w ust. 2 pkt 3, Wykonawca zobowiązany będzie do wykonania we własnym zakresie napraw gwarancyjnych w terminie trzech dni licząc od dnia zgłoszenia;

Prosimy o potwierdzenie, że zapis dotyczy dni kalendarzowych z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź 26

Zamawiający informuje, iż powyższy zapis dotyczy dni kalendarzowych przy zastosowaniu art. 115 Kodeksu Cywilnego (w tej konkretnej sytuacji).

Pytanie 28

W Zał. nr 1 do PPU, par. 2, ust. 1, pkt 1 lit. a, Zamawiający napisał: przeszkolenia w dwóch turach na własny koszt, w siedzibie Zamawiającego łącznie 21 pracowników wskazanego przez Zamawiającego serwisu, w zakresie umożliwiającym: prawidłowe wykonywanie diagnostyki, obsług i napraw gwarancyjnych autobusów (dotyczy 15 pracowników) oraz dostarczenia szkolonym pracownikom niezbędnych materiałów szkoleniowych - w formie elektronicznej i papierowej (szkolenie to Wykonawca zobowiązuje się przeprowadzić w dwóch turach z tym, I-sza tura szkoleń winna być przeprowadzona w terminie do 4 tygodni licząc od dnia dostawy autobusów, natomiast

II-ga tura w terminie 6-8 miesięcy licząc od dnia dostawy autobusów), – czas szkolenia minimum 16 godzin na jedną turę z tym, że maksymalna liczba osób na szkoleniu to 8 pracowników Zamawiającego (oznacza to dwukrotne przeprowadzenie szkolenia z tym samym zakresem materiału po 16 h w każdej turze dla każdej 7-8 osobowej grupy).

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

Odpowiedź nr 28

Zamawiający potwierdza że osoby, które będą dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów posiadają uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.

Pytanie 29

W Zał. nr 1 do PPU, par. 2, ust. 1, pkt 6-12, Zamawiający napisał:

6) w okresie gwarancji na cały autobus, zapłaceniu kar za nieterminowe dostarczenie części do napraw gwarancyjnych w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 100 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od:

- a) czwartego dnia licząc od daty zgłoszenia - dotyczy części do napraw gwarancyjnych,
- b) jedenastego dnia licząc od daty zgłoszenia - dotyczy części do napraw nie podlegających gwarancji lub powypadkowych,

7) po upływie okresu gwarancji na cały autobus zapłaceniu kar za nieterminowe dostarczenie części do napraw nie podlegających gwarancji lub do napraw powypadkowych w kwocie, odpowiadającej równowartości w złotych polskich 20 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od jedenastego dnia licząc od daty zgłoszenia,

8) zapłaceniu kar za nieterminowe wykonanie naprawy gwarancyjnej lub powypadkowej, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 lit. a i b, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 100 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od:

- a) szóstego dnia licząc od dnia jej zgłoszenia- dotyczy napraw gwarancyjnych, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 lit. a,
- b) piętnastego dnia licząc od dnia jej zgłoszenia- dotyczy napraw powypadkowych, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 lit. b,

9) zapłaceniu, w okresie gwarancji autobusu lub jego podzespołu, kar za nieterminowe wykonanie obsługi technicznej, o której mowa w § 3 ust 3 - w kwocie, odpowiadającej równowartości w złotych polskich 100 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od szóstego dnia, licząc od dnia jej zgłoszenia,

10) zapłacen kar umownych za udzielenie rad technicznych, o których mowa w ust. 1 pkt 5, w wyniku zastosowania których, zgłoszona usterka nie została prawidłowo lub w ogóle usunięta w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 100 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki licząc od dnia zastosowania danej rady technicznej,

11) zapłacen kar umownych za brak udzielenia rad technicznych, o których mowa w ust. 1 pkt 5, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 100 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki począwszy od trzeciego dnia, licząc od dnia zgłoszenia,

12) zapłacen kar umownych, wynikających z okoliczności, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 i 2, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich 150 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary) za każdy stwierdzony przypadek,

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pisząc o dniu zwłoki ma na myśli dzień kalendarzowy z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.
2. Prosimy o potwierdzenie, że zgłoszenia otrzymane po godzinie 14:00 będą traktowane jako zgłoszenia otrzymane w następnym dniu roboczym.
3. W ocenie Wykonawcy, tak ukształtowane kary umowne wykraczają poza wysokość kar umownych standardowo stosowanych w podobnych postępowaniach prowadzonych przez innych Zamawiających, w podobnym przedmiocie. W związku z powyższym wnosimy o zmniejszenie wysokości kar w taki sposób, ażeby zapisy przedstawiały się następująco:

6) w okresie gwarancji na cały autobus, zapłacen kar za nieterminowe dostarczenie części do napraw gwarancyjnych w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich **50 euro** (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od:

- a) czwartego dnia licząc od daty zgłoszenia - dotyczy części do napraw gwarancyjnych,
- b) jedenastego dnia licząc od daty zgłoszenia - dotyczy części do napraw nie podlegających gwarancji lub powypadkowych,

7) po upływie okresu gwarancji na cały autobus zapłacen kar za nieterminowe dostarczenie części do napraw nie podlegających gwarancji lub do napraw powypadkowych w kwocie, odpowiadającej równowartości w złotych polskich 20 euro (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od jedenastego dnia licząc od daty zgłoszenia,

8) zapłacen kar za nieterminowe wykonanie naprawy gwarancyjnej lub powypadkowej, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 lit. a i b, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich **50 euro** (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od:

- a) szóstego dnia licząc od dnia jej zgłoszenia- dotyczy napraw gwarancyjnych, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 lit. a,
- b) piętnastego dnia licząc od dnia jej zgłoszenia- dotyczy napraw powypadkowych, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 2 lit. b,

9) zapłacen, w okresie gwarancji autobusu lub jego podzespołu, kar za nieterminowe wykonanie obsługi technicznej, o której mowa w § 3 ust 3 - w kwocie, odpowiadającej równowartości w złotych polskich **50 euro** (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki, począwszy od szóstego dnia, licząc od dnia jej zgłoszenia,

10) zapłacen kar umownych za udzielenie rad technicznych, o których mowa w ust. 1 pkt 5, w wyniku zastosowania których, zgłoszona usterka nie została prawidłowo lub w ogóle usunięta w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich **50 euro** (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki licząc od dnia zastosowania danej rady technicznej,

11) zapłacen kar umownych za brak udzielenia rad technicznych, o których mowa w ust. 1 pkt 5, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich **50 euro** (według średniego kursu NBP z ostatniego

dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary), za każdy rozpoczęty dzień zwłoki poczynwszy od trzeciego dnia, licząc od dnia zgłoszenia,

12) zapłaceniu kar umownych, wynikających z okoliczności, o których mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 i 2, w kwocie odpowiadającej równowartości w złotych polskich **100 euro** (według średniego kursu NBP z ostatniego dnia roboczego poprzedzającego dzień naliczenia kary) za każdy stwierdzony przypadek,

Odpowiedź nr 29

Ad. 1 - Zamawiający informuje, iż dzień zwłoki oznacza dzień kalendarzowy (bez wyłączenia dni ustawowo wolnych od pracy).

Ad. 2 – Zamawiający informuje, że zgłoszenia otrzymane po godzinie 15:00 będą traktowane jako zgłoszenia otrzymane w następnym dniu.

Ad. 3 – Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmniejszenie wysokości kar umownych.

Pytanie 30

W Zał. nr 1 do PPU, par. 2, ust. 1, pkt 13, Zamawiający napisał: rozpatrywania w terminie do 7 dni wniosków Zamawiającego składanych zgodnie z postanowieniami § 5 ust 1 pkt 8, (wnioski rozpatrywane po tym terminie rozstrzygnięte zostaną na korzyść Zamawiającego).

Prosimy o wydłużenie terminu rozpatrywania wniosków Zamawiającego z 7 do 14 dni kalendarzowych. Różny stopień skomplikowania tychże często uniemożliwia pełne zapoznanie się z nimi, a co za tym idzie ich rzetelną ocenę w czasie wymaganym przez Zamawiającego.

Odpowiedź nr 30

Zamawiający nie wyraża zgody na wyznaczenie dłuższego terminu, jednak Zamawiający nie wyklucza w trakcie realizacji umowy wyrażenia zgody na wydłużenie ww. terminu na podstawie pisemnego wniosku Wykonawcy w indywidualnych i uzasadnionych przypadkach.

Pytanie 31

W Zał. nr 1 do PPU, par. 3, ust. 2, pkt 2, litera b, Zamawiający napisał:

2) wykonania naprawy:

b) powypadkowej w terminie nie przekraczającym 14 dni, licząc od daty zgłoszenia konieczności wykonania naprawy powypadkowej lub w terminie 14 dni, licząc od dnia oględzin rzeczoznawcy (jeżeli dana szkoda – naprawa powypadkowa jest usuwana z OC sprawcy) i sporządzenia przez rzeczoznawcę działającego z OC sprawcy ostatecznego kosztorysu tej naprawy oraz pokrycia kosztów dojazdu do zewnętrznej ASO, według stawki 15 zł/km (netto) plus koszty delegacji kierowcy -14- dniowy termin na wykonanie naprawy powypadkowej w szczególnych przypadkach może być przedłużony, jednakże przedłużenie to wymaga pisemnej zgody Zamawiającego.

Prosimy o potwierdzenie, że naprawa powypadkowa oraz wszelkie koszty związane z jej wykonaniem będzie ponosił Zamawiający.

Odpowiedź na pytanie nr 31

Zamawiający potwierdza, że naprawa powypadkowa oraz wszelkie koszty związane z jej wykonaniem będą po stronie Zamawiającego.

Pytanie 32

W Zał. nr 1 do PPU, par. 4, ust. 1-2, Zamawiający napisał:

1. Jeżeli w trakcie wykonywania zadań przewozowych autobus ten ulegnie awarii: 1) uniemożliwiającej bezpieczne (lub w ogóle brak możliwości jazdy) poruszanie się autobusem po drogach publicznych, to Zamawiający we własnym zakresie na koszt Wykonawcy

(wyliczony zgodnie z ust. 2) odholuje ten autobus do zajezdni MZK Kędzierzyn-Koźle,

2) umożliwiającą jazdę autobusem, ale uniemożliwiającą bezpieczne lub należyte wykonywanie zadań przewozowych (obsługę pasażerów na linii komunikacyjnej) i kierowca autobusu zmuszony będzie przerwać obsługę linii i zjechać do zajezdni (tzw. zjazd techniczny), - to Zamawiający naliczy Wykonawcy karę, o której mowa w § 2 ust. 1 pkt 12.

2. Koszty holowania autobusów, jakimi będzie obciążony Wykonawca (o ile wystąpi konieczność holowania autobusu zgodnie z warunkami określonymi w niniejszej WOG) wyniesie 4000 zł netto.

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający będzie oczekiwał od Wykonawcy pokrycia kosztów holowania tylko i wyłącznie w przypadku awarii pojazdu skutkującej wyłączeniem autobusu z eksploatacji, a nie w przypadku losowego zdarzenia drogowego. 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, a holowanie pojazdu będzie jedynym dopuszczalnym środkiem na przetransportowania autobusu z miejsca awarii do zajezdni Zamawiającego.
2. Zwracamy się z prośbą o obniżenie kosztu holowania autobusów (o ile wystąpi konieczność holowania) z miejsca awarii z 4000zł do 2000zł.

Odpowiedź na pytanie nr 32

Ad. 1 - Zamawiający potwierdza, że będzie oczekiwał od Wykonawcy pokrycia kosztów holowania tylko i wyłącznie w przypadku awarii pojazdu skutkującej wyłączeniem autobusu z eksploatacji, a nie w przypadku losowego zdarzenia drogowego.

Ad. 2 - Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie kosztu holowania autobusów (o ile wystąpi konieczność holowania) z miejsca awarii z 4000 zł do 2000 zł.

Pytanie 33

W Zał. nr 1 do PPU, par. 1, Zamawiający napisał:

W okresie gwarancji Wykonawca zapewnia Zamawiającemu bieżący dostęp do części zamiennych dla potrzeb wykonania napraw gwarancyjnych - Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć nieodpłatnie Zamawiającemu w/w części zamienne w ciągu 3 dni, licząc od dnia zgłoszenia oraz części do napraw nie podlegających gwarancji lub napraw powypadkowych w ciągu 10 dni, licząc od dnia zgłoszenia.

1. Prosimy o potwierdzenie, że termin dostawy części do wykonywania napraw gwarancyjnych dotyczy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie, w ilościach jednostkowych,
2. Prosimy o potwierdzenie, że termin dostawy części do napraw nie podlegających gwarancji lub napraw powypadkowych będzie wynosił 14 dni kalendarzowych, licząc od dnia zgłoszenia, z wyłączeniem całych podzespołów, jak: silnik, skrzynia biegów, tylny most, przednia oś, elementy kratownicy których termin dostawy może każdorazowo być ustalany indywidualnie.

Odpowiedź na pytanie nr 33

Ad. 1 – Zamawiający potwierdza, że termin dostawy części do wykonywania napraw gwarancyjnych dotyczy części występujących w katalogu lub standardowym obrocie, w ilościach jednostkowych.

Ad. 2 – Zamawiający potwierdza, że termin dostawy części do napraw nie podlegających gwarancji lub napraw powypadkowych będzie wynosił 14 dni kalendarzowych, licząc od dnia zgłoszenia, z wyłączeniem całych podzespołów, jak: silnik, skrzynia biegów, tylny most, przednia oś, elementy kratownicy których termin dostawy może każdorazowo być ustalany indywidualnie.

Pytanie 34

W Zał. nr 8 do SWZ, rozdz. II, pkt 3g, Zamawiający napisał:

W ramach obsługi gwarancyjnej Wykonawca zobowiązany jest:

(...) udzielić wskazanym przez Zamawiającego pracownikom autoryzacji (po przeprowadzeniu stosownych szkoleń) na wykonywanie przeglądów i napraw gwarancyjnych autobusów EV12,

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji przeglądy serwisowe będą wykonywane we własnym zakresie przez Zamawiającego oraz na jego koszt.
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługa okresowa (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. codzienna, tygodniowa, miesięczna, kwartalna itd. będą wykonywane we własnym zakresie przez Zamawiającego oraz na jego koszt.

Odpowiedź na pytanie nr 34

Ad. 1 – Zamawiający potwierdza, że w okresie gwarancji przeglądy serwisowe będą wykonywane we własnym zakresie przez Zamawiającego oraz na jego koszt.

Ad. – 2 - Zamawiający potwierdza, że obsługa okresowa (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. codzienna, tygodniowa, miesięczna, kwartalna itd. będą wykonywane we własnym zakresie przez Zamawiającego oraz na jego koszt.

Pytanie 35

W Zał. nr 8 do SWZ, rozdz. II, pkt 3g, Zamawiający napisał:

W ramach obsługi gwarancyjnej Wykonawca zobowiązany jest:

(...) w okresie gwarancji na narzędzia i urządzenia specjalistyczne (72 miesiące) w przypadku awarii danego urządzenia, Wykonawca zapewnia jego naprawę w terminie do 7 dni lub po bezskutecznym upływie tego terminu Wykonawca zapewni nowe urządzenie lub urządzenie zastępcze na okres naprawy.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający pod pojęciem awarii urządzenia ma na myśli wszelkie wady fabryczne oraz że gwarancją nie są objęte narzędzia wysokiej częstotliwości.

Odpowiedź na pytanie nr 35

Zamawiający informuje, iż:

- 1) pod pojęciem awarii urządzenia ma na myśli wszelkie wady fabryczne;
- 2) gwarancja obejmuje również narzędzia wysokiej częstotliwości.

Pytanie 36

Czy Zamawiający wymaga wykonania oświetlenia stacji pantografowych, jeżeli tak to w jakim zakresie?

Odpowiedź na pytanie nr 36

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że wymagane jest oświetlenie ładowarek pantografowych tj. co najmniej obszaru, w którym będzie się ładował autobus elektryczny oraz tej części ładowarki, w której znajduje się panel sterowania. Jeżeli miejsce ładowania autobusu elektrycznego oraz część ładowarki, w której znajduje się panel sterowania jest możliwe do należytego oświetlenia jedną lampą to Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie – w przeciwnym przypadku należy zastosować większą ilość lamp nie wyłączając zastosowania oświetlenia ładowarki zaprojektowanego na odrębnym maszcie (patrz wymogi określone w załączniku nr 11 do SWZ rozdział IV ust 9 pkt 3).

Pytanie 37

Czy Zamawiający wymaga objęcia stacji pantografowych monitoringiem CCTV? Czy Zamawiający dopuści transfer danych po GSM?

Odpowiedź na pytanie nr 37

Zamawiający wymaga objęcia stacji pantografowych monitoringiem CCTV oraz dopuści transfer danych po sieci GSM.

Pytanie 38

Czy Zamawiający wymaga malowania (koperta) miejsca postojowego dla ładującego się autobusu?

Odpowiedź na pytanie nr 38

Zamawiający wymaga malowania (koperty) dla miejsca postojowego dla ładującego się autobusu.

Pytanie 39

Czy Zamawiający wymaga montażu elementów infrastruktury ułatwiających optymalne ustawienie autobusu względem masztu pantografowego, np. progi?

Odpowiedź na pytanie nr 39

Zamawiający wymaga montażu elementów infrastruktury ułatwiających optymalne ustawienie autobusu względem masztu pantografowego, np. progi.

Pytanie 40

Prosimy o potwierdzenie, że zasilanie pod ładowarkę mobilną zostanie przygotowane przez Zamawiającego z odpowiednim wyprzedzeniem tj. na minimum 30 dni przed datą planowanego badania UDT.

Odpowiedź na pytanie nr 40

Zamawiający informuje, że uzyskał warunki przyłączenia i podpisał umowę o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej TAURON Dystrybucja S.A. w związku z czym przystępuje do realizacji inwestycji związanej z budową stacji transformatorowej, z której Wykonawca ma wyprowadzić zasilanie pod ładowarkę mobilną. Zamawiający dodatkowo dołącza warunki przyłączenia dla wskazanej inwestycji.

Powyższe Zamawiający zamieszcza w pliku pn. „warunki przyłączenia tauron”

Pytanie 41

Prosimy o wskazanie, w jaki sposób Zamawiający ma zamiar zabezpieczyć się przed sytuacją, w której okaże się, po wydaniu warunków przyłączeniowych, że termin wykonania zasilania dla ładowarki mobilnej będzie przypadać po terminie realizacji przedmiotu umowy lub niedostatecznie szybko, aby możliwym było przeprowadzenie badania UDT ładowarki przed końcem terminu realizacji przedmiotu umowy. W jaki sposób Zamawiający zapewni zasilanie dla ładowarki w wyżej opisanej sytuacji?

Odpowiedź na pytanie nr 41

Zamawiający informuje, że zgodnie z podpisaną umową o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej TAURON Dystrybucja S.A. przyłączenie obiektu ma nastąpić w terminie do dnia 31.03.2024 r.

Pytanie 42

W §. 2. Termin realizacji przedmiotu umowy,

Zamawiający napisał:

„3) dostawę dwóch ładowarek pantografowych 250 kW oraz wykonanie robót budowlanych niezbędnych do ich montażu, podłączenia, uruchomienia i użytkowania w terminie 300 dni licząc od dnia zawarcia umowy, w tym wykonanie dokumentacji projektowej, uzyskanie wszelkich wymaganych pozwoleń, prawomocnej decyzji zezwalającej na rozpoczęcie robót budowlanych winno nastąpić w terminie 200 dni od dnia zawarcia umowy.”

Prosimy o potwierdzenie, że w wyżej wskazanym terminie (300 dni) możliwe jest wykonanie prac budowlanych, montaż oraz podłączenie stacji ładowania. Natomiast uruchomienie i użytkowanie stacji ładowania zależne jest od możliwości podania napięcia na stację ładowania. Napięcie podane będzie nie

wcześniej niż zostaną zakończone prace po stronie Tauron (wg. Umowy przyłączeniowej 03.08.2024) oraz zostanie zawarta umowa kompleksowa (lub dystrybucyjna i sprzedaży). Po podaniu napięcia możliwe będzie uruchomienie, następnie przeprowadzenie badania UDT (30 dni od złożenia wniosku), następnie zgłoszenie zakończenia robót budowlanych w PINB. W przypadku braku sprzeciwu ze strony PINB w ciągu 14 dni od zgłoszenia możliwe będzie użytkowanie ładowarek pantografowych.

Odpowiedź na pytanie nr 42

Zamawiający wskazuje, iż konieczne jest wykonanie niezbędnych robót budowlanych, montaż oraz podłączenie stacji ładowania w terminie 300 dni od dnia podpisania umowy. Natomiast uruchomienie i użytkowanie stacji ładowania jako że jest zależne od możliwości podania napięcia na stację ładowania, może ono nastąpić w terminie późniejszym niż ww. 300 dni (acz nie później niż 365 dni – jako termin wykonania pełnego zakresu przedmiotu niniejszego zamówienia).

Pytanie 43

W §. 2. Termin realizacji przedmiotu umowy, Zamawiający napisał: „2) dostawę jednej sztuki ładowarki Plug-in w terminie 300 dni licząc od dnia zawarcia umowy wraz z wykonaniem niezbędnych prac w zakresie podłączenia uruchomienia i użytkowania tejże ładowarki;” Prosimy o potwierdzenie, że w wyżej wskazanym terminie (300 dni), możliwe jest dostarczenie ładowarki, natomiast możliwość podłączenia i uruchomienia zależna będzie od stanu gotowości instalacji elektrycznej, a użytkowanie możliwe będzie po przeprowadzeniu badania UDT, które to odbyć się może w ciągu około 30 dni od daty podania napięcia na ładowarkę.

Odpowiedź na pytanie nr 43

Zamawiający wskazuje, iż konieczne jest wykonanie prac w zakresie dostawy ładowarki wraz z wykonaniem niezbędnych prac w zakresie podłączenia uruchomienia i użytkowania tejże ładowarki, w terminie 300 dni od dnia podpisania umowy. Natomiast czynności w zakresie samego podłączenia i uruchomienia jako że zależne są od gotowości instalacji elektrycznej mogą nastąpić w terminie późniejszym niż ww. 300 dni (acz nie później niż 365 dni – jako termin wykonania pełnego zakresu przedmiotu niniejszego zamówienia).

Pytanie 44

W § 15. pkt. 2 Obowiązki i odpowiedzialności Wykonawcy Zamawiający napisał: „8) Zapewnienie dozoru na terenie placu budowy przez cały okres trwania budowy;”

Prosimy o potwierdzenie, że dozór leżący w zakresie obowiązków kierownika budowy, spełni powyższe wymaganie.

Odpowiedź na pytanie nr 44

Wykonawca winien zapewnić dozór na terenie placu budowy przez cały okres trwania budowy, zgodnie z prawem budowlanym i przepisami prawa określonymi w tym zakresie. Powyższe tyczy się również obowiązków kierownika budowy w tym zakresie.

Pytanie 45

W §16 Personel Wykonawcy (Podwykonawcy) w pkt. 1 Zamawiający napisał: „Zamawiający wymaga zatrudnienia na podstawie umowy o pracę przez Wykonawcę lub Podwykonawcę osób wykonujących wskazane poniżej czynności: roboty elektryczne, oraz roboty drogowe w zakresie realizacji robót budowlanych w trakcie realizacji niniejszego zamówienia.”

Prosimy o potwierdzenie, że powyższy wymóg nie dotyczy kierowników budowy, kierowników robót itp. tj. osób pełniących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.).

Odpowiedź 45

Zamawiający **potwierdza**, iż wymóg zawarty w § 16 pkt. 1 PPU – **nie dotyczy** kierowników budowy, kierowników robót itp. tj. osób pełniących samodzielne funkcje techniczne w budownictwie w rozumieniu ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 2351 z późn. zm.).

Pytanie 46

Wykonawca pragnie zwrócić uwagę, że wszelkie czynności związane z usuwaniem drzew i krzewów powinny być przeprowadzane z wyłączeniem okresu od 1 marca do 15 października. Biorąc pod uwagę terminy postępowania, oraz potencjalną datę podpisania umowy, Wykonawca wyraża obawę, że niemożliwe będzie uzyskanie przez niego pozwolenia na wycinkę oraz przeprowadzenie samej wycinki drzew przed datą 1 marca 2024 roku. W rezultacie wycinka będzie mogła zostać zrealizowana dopiero po 15 października 2024, co spowoduje niemożność dotrzymania umownego terminu realizacji pozostałych robót budowlanych w dziedzinach drogowej i elektrycznej.

Mając na uwadze powyższe, Wykonawca zwraca się z prośbą do Zamawiającego o niezwłoczne złożenie wniosku o pozwolenie na usunięcie drzew i krzewów. Po podpisaniu umowy z Zamawiającym, koszty administracyjne związane z wycinką oraz sama wycinka drzew będą w zakresie odpowiedzialności Wykonawcy, lub wydłużenie terminu realizacji całego przedmiotu zamówienia o 6 miesięcy.

Odpowiedź 46

*„Zamawiający przypomina, iż zgodnie z Rozdziałem III ust. 1 pkt 3 załącznika nr 10 do SWZ - **(Wymagania formalne dla zaprojektowania posadowienia i podłączenia, uzyskania pozwolenia na budowę oraz dla sprawowanie nadzoru autorskiego nad robotami budowlanymi dotyczącymi wybudowania niezbędnej infrastruktury dla potrzeb dostawy i montażu 2 sztuk fabrycznie nowych ładowarek pantografowych oraz inne wymogi dotyczące dokumentacji technicznej)** – do obowiązków Wykonawcy należy „**opracowanie kompleksowej dokumentacji okołoprojektowej w tym uzyskanie aktualnych map, wpisów, Uzgodnień, decyzji , opinii , badań, dokumentów niezbędnych do uzyskania zezwolenia na usunięcie drzewa lub krzewu kolidującego z inwestycją (w razie konieczności) i innych dokumentów niezbędnych dla prawidłowego wykonania przedmiotu umowy i uzyskania prawomocnych zezwoleń na realizację przedsięwzięć – powyższe należy dostarczyć Zamawiającemu w terminie do 105 dni od dnia podpisania umowy.**”*

Z uwagi na terminowość sprawy inwentaryzacja drzew i krzewów, uzyskanie decyzji pozwalającej na ich usunięcie oraz sama wycinka winny nastąpić w pierwszej kolejności, zakres ten winien być potraktowany priorytetowo.

Pytanie 47

Czy Zamawiający zweryfikował ryzyko trwałej odmowy wycinki drzew z powodu występowania drzew na obszarze chronionym, obszarze wartości przyrodniczej lub z powodu ochrony ekosystemu? Jeżeli nie zostało zweryfikowane powyższe ryzyko, to jakie rozwiązanie przewiduje Zamawiający w przypadku odmowy wycinki drzew, nie z winy Wykonawcy?

Odpowiedź 47

Przewidziane do wycinki drzewa nie znajdują się na obszarze chronionym.

Pytanie 48

Prosimy o informację geotechniczną o klasie gruntu w lokalizacjach planowanej budowy stacji ładowania pantografowego.

Odpowiedź 48

„Informacja o klasie gruntu w lokalizacjach planowanej budowy stacji ładowania pantograforego winna zostać pozyskana przez Wykonawcę:

Zgodnie z treścią PFU strona 35, ust. 3 pkt b):

„W trakcie opracowywania projektu budowlanego należy przeprowadzić badania gruntowo – wodne. Jako minimum należy przyjąć jeden otwór o głębokości 4m pod każdą lokalizację ładowarki.” Oraz

oraz Rozdziałem III ust. 1 pkt 3 załącznika nr 10 do SWZ –

„do obowiązków Wykonawcy należy „opracowanie kompleksowej dokumentacji okołoprojektowej w tym uzyskanie aktualnych map, wpisów, Uzgodnień, decyzji , opinii , badań, dokumentów niezbędnych do uzyskania zezwolenia na usunięcie drzewa lub krzewu kolidującego z inwestycją (w razie konieczności) i innych dokumentów niezbędnych dla prawidłowego wykonania przedmiotu umowy i uzyskania prawomocnych zezwoleń na realizację przedsięwzięć – powyższe należy dostarczyć Zamawiającemu w terminie do 105 dni od dnia podpisania umowy.”

Pytanie 49

Wnosimy o wydłużenie maksymalnego czasu pełnego naładowania magazynu energii ładowarką o mocy 80 kW do 3 godzin 45 minut, mając na uwadze proces balansowania baterii oraz wymóg dotyczący maksymalnej mocy ładowarki i wymogi dotyczące zasięgu, oraz wielkości magazynów energii.

Odpowiedź 49

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że przy określaniu wymogu maksymalnego czasu ładowania ładowarką o mocy 80 kW uwzględnił sprawność ładowarki (min 94%) oraz fakt, że nigdy w praktyce nie będzie sytuacji w której magazyn energii autobusu będzie rozładowany bardziej niż do poziomu 20% SOC – patrz wymogi rozdziału IV ust 2 pkt 2 złącznika 8 do SWZ. Ponadto do ustalonego (wyliczonego z uwzględnieniem powyższych faktów) czasu ładowania Zamawiający doliczył jeszcze „dodatkowy czas” – jako bezpieczny zapas dla tego procesu. Uwzględniając powyższe, Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie 50

Wnosimy o wydłużenie maksymalnego czasu pełnego naładowania magazynu energii ładowarką o mocy 40 kW do 7 godzin 00 minut, mając na uwadze proces balansowania baterii oraz wymóg dotyczący maksymalnej mocy ładowarki i wymogi dotyczące zasięgu, oraz wielkości magazynów energii.

Odpowiedź 50

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że przy określaniu wymogu maksymalnego czasu ładowania ładowarką o mocy 40 kW uwzględnił sprawność ładowarki (min 94%) oraz fakt, że nigdy w praktyce nie będzie sytuacji w której magazyn energii autobusu będzie rozładowany bardziej niż do poziomu 20% SOC – patrz wymogi rozdziału IV ust 2 pkt 2 złącznika 8 do SWZ. Ponadto do ustalonego (wyliczonego z uwzględnieniem powyższych faktów) czasu ładowania Zamawiający doliczył jeszcze „dodatkowy czas” – jako bezpieczny zapas dla tego procesu. Uwzględniając powyższe, Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie 51

Wnosimy o wydłużenie maksymalnego czasu pełnego naładowania magazynu energii ładowarką o mocy 250 kW do 1 godzin 30 minut, mając na uwadze proces balansowania baterii oraz wymóg dotyczący maksymalnej mocy ładowarki i wymogi dotyczące zasięgu, oraz wielkości magazynów energii.

Odpowiedź 51

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że przy określaniu wymogu maksymalnego czasu ładowania ładowarką o mocy 230 kW (Zamawiający, zwraca uwagę, że Wykonawca błędnie w pytaniu wskazał moc ładowarki na 250kW) uwzględnił sprawność ładowarki (min 94%) oraz fakt, że nigdy w praktyce nie będzie sytuacji w której magazyn energii autobusu będzie rozładowany bardziej niż do poziomu 20% SOC – patrz wymogi rozdziału IV ust 2 pkt 2 złącznika 8 do SWZ. Ponadto do ustalonego (wyliczonego z uwzględnieniem powyższych faktów) czasu ładowania Zamawiający doliczył jeszcze „dodatkowy czas” – jako bezpieczny zapas dla tego procesu. Uwzględniając powyższe, Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie 52

Czy Zamawiający na etapie przygotowania PFU zweryfikował potencjalną kolizję z siecią ciepłowniczą w związku z realizacją prac na projektowanej pętli przy Al. Partyzantów? Jeżeli tak, to prosimy o informację.

Odpowiedź na pytanie nr 52

Zadaniem PFU było pokazanie miejsc posadowienia ładowarek elektrycznych. Pokazane rozwiązania drogowe są jako przykładowe, w zakresie projektu budowlanego jak i wykonania robót budowlanych jest opracowanie kompletnego rozwiązania w tym zabezpieczenia/przebudowy jak i uzgodnienia z poszczególnymi właścicielami sieci projektów zabezpieczenia/przebudowy i ich nadzór nad pracami budowlanymi.

IV. Zestaw pytań z dnia 18.09.2023 r.

Pytanie 1.

Dot. Załącznik nr 11 do SWZ Szczegółowe wymagania do ładowarek pantografowych, rozdział II Warunki gwarancji i obsługi gwarancyjnej; punkt 3 podpunkt b

„zapewnić należyte przeprowadzenie szkoleń wskazanych przez Zamawiającego pracowników,”

Jaki zakres ma obejmować szkolenie dotyczące stacji ładowania i dla ilu pracowników ?

Odpowiedź na pytanie nr 1

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że zakres szkolenia winien być zgodny z przekazaną instrukcją obsługi i instrukcją serwisową ładowarek (patrz zapisy par 4 pkt 2 lit c załącznika nr 7 do SWZ) i obejmować obsługę i eksploatację i czynności serwisowe dostarczonych ładowarek. Szkolenie dotyczyć będzie 4 pracowników .

Pytanie 2.

Dot. Załącznik nr 7 do SWZ - PPU - (1) aktualizacja - 08.09.2023, § 12

Zmiany umowy

Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie możliwości dodatkowych zmian umowy w zakresie sposobu rozliczania umowy wynagrodzenia:

W przypadku braku lub opóźnienia dokonania odbioru stacji przez Zamawiającego w terminie wskazanym w Umowie, z przyczyn niezależnych od Wykonawcy, Strony Umowy zgodnie ustalają, że wartość wynagrodzenia za stację(ę) ładowania należna Wykonawcy zostanie wypłacona Wykonawcy w wysokości 80% swojej wartości po dostawie, pomimo braku dokonania odbioru końcowego stacji. Wykonawca uprawniony jest do wystawienia faktury wg terminu (daty) wskazanego pierwotnie w Umowie. Pozostałe 20% wartości wynagrodzenia uregulowane zostanie po odbiorze końcowym Inwestycji przez Zamawiającego.

Uzasadnienie:

Ze względu na przewidywane terminy płatności, które mają nastąpić dopiero po dokonaniu odbiorów końcowych, po stronie Wykonawcy leżą koszty finansowania tej inwestycji wydłużonej w czasie. Na Wykonawcy spoczywa obowiązek kredytowania Zamawiającego w tym zakresie, co w przypadku opóźnienia oznacza potrzebę ponoszenia dodatkowych kosztów finansowania.

Odpowiedź 2

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 3.

Dot. Załącznik nr 12 do SWZ - Wymagania dla Systemu Monitorowania Pracy Ładowarek (SMPŁ)

Rozdział I. Przedmiot Zamówienia – System Monitorowania Pracy Ładowarek (SMPŁ)
1. Przedmiotem zamówienia jest opracowanie, dostawa i wdrożenie u Zamawiającego Systemu Monitorowania Pracy Ładowania (ładowarek przewodowych i pantografowych) zwanego dalej SMPŁ o parametrach i cechach funkcjonalno-użytkowych opisanych w dalszej części niniejszego załącznika.

"Wykonawca informuje, że dostarcza, rozwija i utrzymuje autorski system klasy CSMS (Charging Station Management System) dla wielu odbiorców w Polsce i za granicą. Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem wymagań Zamawiającego nie jest opracowanie dla Zamawiającego dedykowanego Systemu Monitorowania Pracy Ładowania (ładowarek przewodowych i pantografowych) zwanego dalej SMPŁ o parametrach i cechach funkcjonalno-użytkowych opisanych w załączniku, tylko wdrożenie i sparametryzowanie systemu CSMS zwanego dalej SMPŁ spełniającego wymagania opisane w parametrach i cechach funkcjonalno-użytkowych opisanych w załączniku."

Odpowiedź 3

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że zakresie użytej w SWZ definicji „**opracowanie**” nie wyklucza dostosowania (do warunków posadowienia i eksploatacji ładowarek u Zamawiającego) oraz sparametryzowania posiadanych już przez Wykonawcę systemów z zastrzeżeniem, że tak opracowany i wdrożony system będzie spełniał wymogi SWZ określone dla SMPŁ.

Pytanie 4.

Dot. Załącznik nr 12 do SWZ - Wymagania dla Systemu Monitorowania Pracy Ładowarek (SMPŁ)

Rozdział II. Warunki gwarancji i obsługi gwarancyjnej "w okresie gwarancji na prawidłową i bezawaryjną pracę SMPŁ Wykonawca zobowiązany jest zapewnić:

2) a) stosowne szkolenia wskazanych przez Zamawiającego pracowników (do 10 osób) związane z obsługą i zarządzaniem SMPŁ,"

Czy sformułowanie "stosowne szkolenia" w okresie gwarancji oznacza:

1. Tylko standardowo stosowane jedno szkolenie podczas wdrożenia i uruchomienia produkcyjnego SMPŁ?
2. Czy szkolenie(a) mają być przeprowadzone na miejscu w siedzibie Zamawiającego czy w formule zdalnej (on-line)?
3. Czy może Zamawiający planuje możliwość domawiania kolejnych szkoleń? Jeżeli tak, to w celu kalkulacji oferty prosimy o podanie liczby planowanych kolejnych szkoleń w okresie gwarancji oraz czy będą one

wymagane na miejscu w siedzibie Zamawiającego czy może będą przeprowadzane w formule spotkań zdalnych (on-line)?

Odpowiedź 4

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że zakres szkolenia winien być zgodny z przekazaną instrukcją obsługi SMPŁ (określoną w załączniku nr 12 w ust. 8), dla celów kalkulacji oferty należy przyjąć, że wystarczającym będzie jedno 8 godzinne szkolenie w siedzibie Zamawiającego.

Pytanie 5.

Dot. Załącznik nr 12 do SWZ - Wymagania dla Systemu Monitorowania Pracy Ładowarek (SMPŁ)

Rozdział II. Warunki gwarancji i obsługi gwarancyjnej "w okresie co najmniej 120 miesięcy licząc od dnia dostarczenia SMPŁ Zamawiającemu, Wykonawca zapewnia Zamawiającemu:

...

3) b) serwis pogwarancyjny dla SMPŁ,"

Czy w ramach serwisu pogwarancyjnego Zamawiający oczekuje szkoleń określonych w pkt2) Rozdział II. Warunki gwarancji i obsługi gwarancyjnej?

Odpowiedź 5

Nie, Zamawiający nie oczekuje szkoleń w ramach obsługi pogwarancyjnej.

Pytanie 6.

Dot. Załącznik nr 9 do SWZ SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA dla ładowarki przewodowej Plug-in. Rozdział IV. Wymagania formalne stawiane zamawianej ładowarce Plug -In.

3. Rozpoczęcie procesu ładowania autobusu następować musi automatycznie tj. po uprzednim załączeniu ładowarki przewodowej (załączenie zgodne z wymogiem opisanym w tabeli 3 wiersz 4 niniejszego załącznika) oraz podłączeniu do gniazda autobusu przewodu ładowarki przewodowej Plug-in, zakończonego wtykiem systemu CCS, type 2. Proces ładowania winien rozpocząć się automatycznie bez konieczności wykonywania żadnych dodatkowych czynności w czasie nie dłuższym niż 120 sekund - Zamawiający zaleca aby czas ten był możliwie najkrótszy (pod warunkiem braku problemów technicznych po stronie ładowanego autobusu), licząc od momentu podłączenia w/w przewodu do autobusu.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna wymóg za spełniony jeśli czasy rozpoczęcia procesu ładowania będą zgodne z normą ISO 15118.

Odpowiedź 6

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 7.

Dot. Załącznik nr 9 do SWZ SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA dla ładowarki przewodowej Plug-in. Rozdział IV. Wymagania formalne stawiane zamawianej ładowarce Plug -In.

4. Proces ładowania magazynu energii musi być sygnalizowany (i realizowany) dla kierowcy w następujący sposób:

6) jeżeli podczas komunikacji, o której mowa w pkt 2 lub podczas procesu ładowania magazynu energii wystąpi awaria, to musi to być sygnalizowane świeceniem kontrolki koloru czerwonego (podczas prawidłowej pracy ładowarki kontrolka ta jest nieaktywna), zabudowanej na panelu sterującym ładowarki oraz proces ładowania musi być natychmiast przerwany – odłączenie wtyku ładowarki z gniazda autobusu musi być wtedy możliwe.

Wykonawca informuje, że przerywając ładowanie wysyła do pojazdu prawidłowo zgodnie z normą odpowiednią informację o zakończeniu procesu ładowania. Nie ma jednak wpływu na to czy pojazd odblokuje

gniazdo. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma świadomość braku wpływu ładowarki na oczekiwany efekt tzn. odblokowania gniazda w pojeździe.

Odpowiedź 7

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że posiada pełną świadomość w powyższym zakresie o czym Zamawiający napisał w innych punktach rozdziału III ust. 4 załącznika nr 9 do SWZ.

Pytanie 8.

Dot. Załącznik nr 9 do SWZ SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA dla ładowarki przewodowej Plug-in. Rozdział IV. Wymagania formalne stawiane zamawianej ładowarce Plug -In.

12. W celu umożliwienia nadzoru nad procesem ładowania Wykonawca wdroży u Zamawiającego odpowiedni system zarządzający - oznacza to, że ładowarka Plug-in musi być bezprzewodowo podłączona do Systemu Monitorowania Pracy Ładowania (SMPŁ), zgodnego ze standardem Open Charge Point Protocol OCPP 1.6 (lub nowszy zgodnie z wyborem Wykonawcy) – wymogi dotyczące SMPŁ Zamawiający przedstawił w załączniku nr 12 do SWZ. Jeżeli do celów bezprzewodowego podłączenia ładowarki Plug-in do SMPŁ niezbędna będzie karta SIM to w okresie gwarancji na prawidłową pracę ładowarki zapewnia ją Wykonawca.

Czy po okresie gwarancji Zamawiający planuje użyć w ładowarce Plug-in własną kartę SIM do podłączenia jej do systemu SMPŁ?

Odpowiedź na pytanie nr 8

Zamawiający informuje, że po okresie gwarancji planuje użyć w ładowarce Plug-in własnej karty SIM.

Pytanie 9.

Dot. Załącznik nr 11 do SWZ SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA dla ładowarek pantografowych. Rozdział IV. Wymagania formalne stawiane zamawianym ładowarkom pantografowym

6. Procesem ładowania magazynu energii musi zarządzać system zamontowany w autobusie, zgodnie ze standardem OppCharge, ISO 15118, zapewniający poprawność procesu komunikacji i ładowania.

Wykonawca wskazuje, że standard OppCharge bazuje na normie ISO 15118 w wersji DIS (Draft International Standard) i oferowane ładowarki pantografowe wykorzystują w procesie komunikacji tą wersję normy. Czy Zamawiający akceptuje oferowane rozwiązanie odwróconego pantografu?

Odpowiedź 9

Zamawiający potwierdza, że akceptuje wskazaną przez Wykonawcę wersję normy ISO 15118

Pytanie 10.

Dot. Załącznik nr 11 do SWZ SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA dla ładowarek pantografowych. Rozdział IV. Wymagania formalne stawiane zamawianym ładowarkom pantografowym

10. W celu umożliwienia nadzoru nad procesem ładowania Wykonawca wdroży u Zamawiającego odpowiedni system zarządzający - oznacza to, że ładowarki pantografowe muszą być bezprzewodowo podłączone do Systemu Monitorowania Pracy Ładowania (SMPŁ), zgodnego ze standardem Open Charge Point Protocol OCPP 1.6 (lub nowszy zgodnie z wyborem Wykonawcy) – wymogi dotyczące SMPŁ Zamawiający przedstawił w załączniku nr 12 do SWZ. Jeżeli do celów bezprzewodowego podłączenia ładowarek pantografowych do SMPŁ niezbędne będą karty SIM to w okresie gwarancji na prawidłową pracę ładowarek pantografowych zapewnia je Wykonawca.

Czy po okresie gwarancji Zamawiający planuje użyć w ładowarkach Pantografowych własną kartę SIM do podłączenia ich do systemu SMPŁ?

Odpowiedź na pytanie nr 10

Zamawiający informuje, że po okresie gwarancji planuje użyć w ładowarkach pantografowych własnych kart SIM.

Pytanie 11.

Dot. "Załącznik nr 18 do SWZ
4. SMPŁ : 5) będzie a)"

skonfigurowany * i zainstalowany na serwerze dostarczonym operatorowi Zamawiającego przez Wykonawcę

Czy - w przypadku jeśli serwer będzie zainstalowany w wewnętrznej sieci Zamawiającego - Zamawiający udostępni Wykonawcy połączenie z wykorzystaniem klienta OpenVPN służące do zdalnego łączenia się wykonawcy z serwerem Zamawiającego?

Odpowiedź na pytanie nr 11

Zamawiający informuje, że w przypadku jeśli serwer będzie zainstalowany w wewnętrznej sieci Zamawiającego udostępni Wykonawcy połączenie z wykorzystaniem klienta OpenVPN służące do zdalnego łączenia się wykonawcy z serwerem Zamawiającego

Pytanie 12.

Dot. "Załącznik nr 18 do SWZ
4. SMPŁ : 5) będzie a)"

skonfigurowany * i zainstalowany na serwerze dostarczonym operatorowi Zamawiającego przez Wykonawcę

Prosimy o informację czy Zamawiający zapewni niezbędne pomieszczenie (serwerownię), miejsca w szafie RACK oraz sieciowe urządzenia brzegowe.

Odpowiedź na pytanie nr 12

Zamawiający informuje, że zapewni niezbędne pomieszczenie (serwerownię), miejsca w szafie RACK oraz sieciowe urządzenia brzegowe.

Pytanie 13.

Dot. SWZ 3.1.5 pkt 7

7. Wymagania wynikające z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 875 z późn. zm.) Zamawiający wymaga, aby łączny udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. - Prawo o ruchu drogowym używanych przy wykonywaniu tego zadania wynosił co najmniej 10%. Zasady obliczania udziału pojazdów elektrycznych we flotach pojazdów wskazano w art. 36a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. – wymóg dotyczy wykonywania robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia.

Zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych - jednostka samorządu terytorialnego, o której mowa w art. 35 ust. 2, od dnia 1 stycznia 2022 r. **wykonuje, zleca lub powierza**

wykonywanie zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, podmiotom, których łączny udział pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym używanych przy wykonywaniu tego zadania wynosi co najmniej 10%.

Wskazany przepis wyraźnie mówi o tym, że co najmniej 10% floty samochodów elektrycznych musi posiadać podmiot, któremu **zleca się lub powierza zadanie publiczne**.

W stosunku do gminy, zadania publiczne są wskazane w art. 7 ustawy o samorządzie gminnym. Do zadań tych należą między innymi sprawy lokalnego transportu zbiorowego. Tym samym gmina - która sama wykonuje taki transport - lub podmiot, któremu jego wykonywanie by zleciła lub mu powierzyła, musi dysponować minimalnym poziomem floty pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem.

Jednak przedmiotem niniejszego postępowania **nie jest** zlecenie lub powierzenie usług transportu zbiorowego. Zamawiający nie wybiera podmiotu, który będzie z ramienia gminy przewoził mieszkańców swoimi autobusami, które w 10% będą elektryczne lub napędzane gazem. Zamawiający **kupuje** autobusy elektryczne oraz stacje ładowania, aby **samodzielnie móc wykonać zadanie publiczne**, przy użyciu co najmniej 10% pojazdów elektrycznych, tym samym spełnić wymóg nałożony na gminę, zgodnie z art. 68 ust. 3 ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

To, czy np. stacje ładowania będą transportowane na miejsce instalacji samochodami elektrycznymi nie ma żadnego znaczenia, ponieważ transport stacji ładowania na miejsce montażu nie jest wykonaniem zadania publicznego.

Tym samym wykonawca wnosi o wykreślenie wymogu wskazanego w SWZ rozdział 3.1 punkt 7, jako nieznanego zastosowania do wykonawcy zamówienia publicznego.

Odpowiedź na pytanie nr 13

Zamawiający podtrzymuje zapisy związane z wymaganiami wynikającymi z ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 875z późn. zm.). Wskazuje się, iż wymaganie to zostało ograniczone **do wykonania robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia**. Powyższe jest zgodne z przepisami prawa obowiązującymi w tym zakresie.

Pytanie 14.

Dot. Załącznik nr 7 do SWZ - PPU - (1) aktualizacja - 08.09.2023, § 3 ust. 3

3. Ewentualne wady lub usterki w przedmiocie umowy lub braki (i niezgodności) w dokumentacji określonej w §

4 pkt 1 lit.a i pkt 2 lit. a stwierdzone przy odbiorze poszczególnych elementów przedmiotu umowy, usuwane będą przez Wykonawcę i wstrzymują one końcowy odbiór tych elementów przedmiotu umowy, aż do czasu usunięcia tych wad, usterek lub braków ww. dokumentacji. Do czasu usunięcia przez Wykonawcę wad, usterek lub braków w ww. dokumentacji, element przedmiotu umowy, będący przedmiotem odbioru pozostaje w wyłącznej dyspozycji Wykonawcy i ponosi on za niego pełną odpowiedzialność.

Wykonawca wnosi o zmianę i wskazanie, że jedynie zaistnienie wad istotnych wstrzyma odbiór całego zamówienia. W przypadku wad nieistotnych np. wad estetycznych, zamawiający dokona odbioru z wyznaczeniem terminu na usunięcie wad nieistotnych zamówienia.

Odpowiedź 14

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe, podtrzymując zapisy treści SWZ.

Pytanie 16.

Dot. Załącznik nr 7 do SWZ - PPU - (1) aktualizacja - 08.09.2023, § 5 ust. 5

5. Zastrzeżenia i wyłączenia dotyczące poszczególnych gwarancji na ładowarkę Plug-in oraz ładowarki pantografowe 250 kW:

1) w okresie gwarancji ładowarki Plug-in, o której mowa w ust. 2 pkt 3 oraz ładowarek pantografowych 250 kW, o których mowa w ust. 2 pkt 3, Wykonawca zobowiązany będzie do wykonania we własnym zakresie napraw gwarancyjnych w terminie trzech dni licząc od dnia zgłoszenia;
2) w okresie gwarancji ładowarki Plug-in (o której mowa ust. 2 pkt 3) oraz ładowarek pantografowych 250 kW (o których mowa ust. 2 pkt 3) Wykonawca zobowiązany będzie do wykonania we własnym zakresie wszystkich okresowych przeglądów technicznych (przeglądów okresowych) wynikających z instrukcji obsługi (materiały, robocizna), a w przypadku wykonania naprawy lub modernizacji ładowarki (naprawy lub modernizacji, o której mowa w art. 16 ust. 2 pkt 2 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych) przygotowanie również ładowarki do badania technicznego eksploatacyjnego, o którym mowa w § 17 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1316 z dnia 2019.07.15).

Wykonawca wnosi o zmianę postanowienia i wskazanie faktycznych wyłączeń spod gwarancji. Zamawiający w istocie wskazał w tym punkcie termin na usunięcie wad, a nie wyłączenia z ram gwarancji.

Odpowiedź 16

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ. Dodatkowo Zamawiający wyjaśnia, że zapis zawarty w załączniku nr 7 do SWZ w § 5 ust. 4 informuje o „**zastrzeżeniach i wyłączeniach**”, które wbrew twierdzeniom Wykonawcy nie dotyczą tylko terminów na usunięcie wad, ale dotyczą również bardzo istotnych innych obowiązków Wykonawcy. W kwestii wyłączeń w/w zapisy należy czytać, **a contrario** tj., że Wykonawca nie może z gwarancji wyłączyć ww przedmiotowych obowiązków.

Pytanie 17.

Dot. Załącznik nr 7 do SWZ - PPU - (1) aktualizacja - 08.09.2023, § 8 ust. 3

3. Podstawę wystawienia faktur przez Wykonawcę będą stanowić: podpisane przez Zamawiającego końcowe protokoły odbioru (zawierające stwierdzenie: „Wynik odbioru pozytywny”), o których mowa w § 3 ust. 4, oraz dostarczenie przez Wykonawcę dokumentów wynikających z § 4 pkt 1 i pkt 2 lit. a , protokół odbioru końcowego na okoliczność dostarczenia decyzji pozwolenia na budowę/skutecznego zgłoszenia robót budowlanych w zakresie wykonania dokumentacji projektowej oraz z zakończonych czynności odbiorowych w zakresie robót budowlanych o których mowa w § 15.

Wykonawca wnosi o potwierdzenie sposobu fakturowania:

- a) podstawą wystawienia faktury za autobusy, ładowarki oraz dokumentację są protokoły odbioru każdego z tych elementów zamówienia,
- b) podstawą wystawienia faktury za roboty budowlane jest protokół odbioru końcowego.

Odpowiedź 17

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 20.

Dot. Wymagania dla Systemu Monitorowania Pracy Ładowarek (SMPŁ) – załącznik nr 12 do SWZ, rozdział VI Ust. 5

SMPŁ wraz z jego komponentami, w tym szczególności z bazą danych, zostanie dostarczony Zamawiającemu z licencją umożliwiającą użytkowanie bez ograniczeń czasowych tego systemu przez Zamawiającego lub jeżeli Wykonawca (zgodnie z wyborem Wykonawcy) udostępni SMPŁ na swoich serwerach Wykonawca przedstawi regulamin dostępu do SMPŁ drogą elektroniczną. Przedmiotowy regulamin nie może wprowadzać odpłatności za dostęp do SMPŁ w okresie co najmniej 15 lat licząc od dostawy ładowarek Zamawiającemu ani też warunków dostępu do SMPŁ niezgodnych z wymogami niniejszego załącznika.

Wnosimy o doprecyzowanie, że w licencja na SMPŁ, może mieć charakter dowolnej licencji niewyłącznej, bez ograniczeń czasowych (tj. licencja na czas nieokreślony) i terytorialnych, na dowolnych polach eksploatacji zapewniających Zamawiającemu możliwość korzystania z systemu do zarządzania stacją, zgodnie z jego przeznaczeniem, tj. w szczególności w celu monitoringu oraz zarządzania stacjami ładowania dostarczonymi w ramach umowy.

Odpowiedź 20

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że w wymagach SWZ nie wymaga licencji wyłącznych w tym licencji wyłącznej na SMPŁ, dlatego też w ocenie Zamawiającego doprecyzowanie zapisów w tym zakresie nie jest konieczne.

V. Zestaw pytań z dnia 18.09.2023 r.

Pytanie 1.

Dot. PROGRAM FUNKCJONALNO UŻYTKOWY

5.4 Stacja ładowania plug-in

Proszę o informację, czy Zamawiający wymaga wykonania wysepki dla mobilnej stacji ładowania plug in?

Odpowiedź na pytanie nr 1

Zamawiający informuje, że wymaga wykonania wysepki dla mobilnej stacji ładowania Plug-in.

Pytanie 2.

Dot. PROGRAM FUNKCJONALNO UŻYTKOWY

5.4 Stacja ładowania plug-in

Prosimy o sprecyzowanie wymogu czy Zamawiający wymaga wykonania zadaszenia dla mobilnej stacji ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 2

Zamawiający informuje, że wymaga wykonania zadaszenia dla mobilnej stacji ładowania.

Pytanie 3.

Dot. PROGRAM FUNKCJONALNO UŻYTKOWY

4.1 Prace projektowe Wykonanie dokumentacji projektowej budowlanej zgodnie z Prawem Budowlanym, wykonawczej i powykonawczej o zakresie i treści dostosowanej dla potrzeb zrealizowania przedmiotowego zamówienia:

Prosimy o informację, czy Zamawiający wystąpił i otrzymał od odpowiedniego organu jednostki samorządu terytorialnego Decyzję o Lokalizacji Inwestycji Celu Publicznego dla obu lokalizacji inwestycji objętych przetargiem?

Odpowiedź na pytanie nr 3

Zamawiający na terenie gminy Kędzierzyn-Koźle posiada miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, w związku z czym Decyzji o Lokalizacji Inwestycji Celu Publicznego nie jest wymagana.

Pytanie 4.

Dot. PROGRAM FUNKCJONALNO UŻYTKOWY

4.2. Prace budowlane i instalacyjne pytanie ogólne.

Prosimy o informację, czy inwestycja obejmuje również prace związane z wymianą/wykonaniem nowej nawierzchni wokół planowanej infrastruktury ładowania dla każdej z lokalizacji ? Jeżeli tak, bardzo prosimy o uszczegółowienie wymogu w zakresie podstawowych parametrów.

Odpowiedź na pytanie nr 4

Zamawiający informuje, że inwestycja obejmuje również prace związane z wymianą/wykonaniem nawierzchni wokół planowanej infrastruktury ładowania pojazdów. Dla lokalizacji przy Al. Partyzantów należy wykonać nową nawierzchnię. Zamawiający nie stawia wymagań w tym zakresie, jednak preferuje wykonanie nawierzchni z kostki brukowej. Dla lokalizacji przy ul. Szkolnej należy wykonać prace związane z wymianą nawierzchni. Zamawiający, w tym przypadku nie stawia wymagań w tym zakresie, jednak preferuje również wykonanie nawierzchni z kostki brukowej.

Z uwagi na obciążenie (waga autobusów) ww. roboty drogowe winny być zaprojektowane zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie projektowania, z uwzględnieniem tonażu autobusów.

Pytanie 5.

Dot. Z8 - Lokalizacja nr 2 wariant 3 przejezdności pojazdu normatywnego; PB Rys.2.1 - ścieżka rowerowa

Prosimy o potwierdzenie, że ze względu na zaplanowaną ścieżkę rowerową nie należy brać pod uwagę wariantu nr 3 dla lokalizacji ul. Szkolnej zlokalizowanej na działce o nr ewid. 271/12.

Odpowiedź 5

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 6.

Dot. PROGRAM FUNKCJONALNO UŻYTKOWY

Szczegółowe ustalenia dotyczące konfiguracji i parametryzacji całego systemu monitoringu (np. rozmieszczenie kamer, konfiguracja systemu, itp.) zostaną uzgodnione z Zamawiającym po podpisaniu umowy i stanowić będą wymogi dla dokumentacji projektowej tym zakresie.

W odniesieniu do Państwa wymagania prosimy o informację, czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym komunikacja z systemem monitoringu wizyjnego odbywałaby się na podstawie połączenia z siecią GSM.

Odpowiedź na pytanie nr 6

Zamawiający informuje, że dopuści rozwiązanie, w którym komunikacja z systemem monitoringu wizyjnego odbywała się będzie na podstawie połączenia z siecią GSM.

Pytanie 7.

Dot. REFUNDA PFU MZKKK

OSD – Tauron Dystrybucja jest w trakcie opracowania i w części rysunkowej przedstawiono lokalizację tego przyłącza.

Prosimy o informację, czy Zamawiający uzyskał już informację o terminie zakończenia prac projektowych związanych z przyłączem będących w zakresie Operatora Sieci Dystrybucyjnej ?

Odpowiedź na pytanie nr 7

Zamawiający nie posiada informacji dotyczących terminu zakończenia prac projektowych związanych z przyłączem będącym w zakresie Operatora Sieci Dystrybucyjnej.

VI. Zestaw pytań z dnia 18.09.2023 r.

Pytanie 1

dotyczy rozdziału 3.1 pkt 5 podpunkt 7 SWZ oraz Załącznika nr 23 do SWZ

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie podpunktu 7 w punkcie 5 Rozdziału 3.1. SWZ oraz Załącznika nr23 do SWZ jako niemających zastosowania w niniejszym postępowaniu.

Wskazany w pkt 5.7 Rozdziału 3.1 SWZ przepis obligujący do zapewnienia co najmniej 10 % udziału pojazdów elektrycznych lub pojazdów napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych używanych przy wykonywaniu zleconych lub powierzonych do wykonania zadań publicznych odnosi się do zadań publicznych, o których mowa w art. 35 ust. 2 pkt 1, tj. zadań publicznych określonych w art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2023 r. poz. 40), art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz. U. z 2022 r. poz. 1526) albo art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2022 r. poz. 2094), z wyłączeniem publicznego transportu zbiorowego.

Odpowiedź 1

Zamawiający podtrzymuje zapisy związane z wymaganiami wynikającymi z ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (tj. Dz. U. z 2023 r. poz. 875z późn. zm.). Wskazuje się, iż wymaganie to zostało ograniczone **do wykonania robót budowlanych objętych przedmiotem zamówienia**. Powyższe jest zgodne z przepisami prawa obowiązującymi w tym zakresie.

Pytanie 2

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt, podpunkt 2 e

Wnosimy o dopuszczenie łącznie 2 wyłączników awaryjnych.

Odpowiedź na pytanie nr 2

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na zastosowanie łącznie 2 wyłączników awaryjnych w autobusie, tym samym Zamawiający zmienia zapisy w rozdziale VI wiersz 6 pkt 2 lit e załącznika nr 8 do SWZ w sposób następujący.

Obecny zapis:

6.	Magazyn energii elektrycznej, elektrycznego układu napędowego i system jego ładowania	e) magazyn energii musi być wyposażony (w oznakowane w języku polskim) wyłączniki bezpieczeństwa, co najmniej 3 sztuki, w tym jeden w miejscu pracy kierowcy (dwa kolejne zlokalizowane pod pokrywami obsługowymi dostępnymi z zewnątrz w przedniej i tylnej części autobusu), wyłączniki te muszą posiadać możliwość ich zablokowania w pozycji wyłączonej, np. kłódką,
----	---	--

Zapis po zmianie :

	Magazyn	e) magazyn energii musi być wyposażony (w oznakowane w języku polskim)
--	---------	--

6.	energii elektrycznej, elektrycznego układu napędowego i system jego ładowania	wyłączniki bezpieczeństwa, co najmniej 3 sztuki, w tym jeden w miejscu pracy kierowcy (dwa kolejne zlokalizowane pod pokrywami obsługowymi dostępnymi z zewnątrz w przedniej i tylnej części autobusu), wyłączniki te muszą posiadać możliwość ich zablokowania w pozycji wyłączonej, np. kłódką- rozwiązanie zalecane lub Zamawiający dopuści również magazyn energii wyposażony (w oznakowane w języku polskim) wyłączniki bezpieczeństwa, co najmniej 2 sztuki, w tym jeden w miejscu pracy kierowcy (kolejny zlokalizowany pod pokrywami obsługowymi dostępnymi z zewnątrz w przedniej lub tylnej części autobusu), wyłączniki te muszą posiadać możliwość ich zablokowania w pozycji wyłączonej, np. kłódką
----	---	---

W związku z powyższym Zamawiający zamieszcza zaktualizowaną załącznika nr 8 do SWZ - Szczegółowe wymagania do autobusów EV12

Powyższe Zamawiający zamieszcza w pliku pn. „Załącznik nr 8a do SWZ - Szczeg. wym. do autob. EV12 – (1) aktualizacja 28.09.2023”

Pytanie 3

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 33, podpunkt 2 /6

Wnosimy o dopuszczenie braku montażu manometrów z systemach bezciśnieniowych.

Odpowiedź na pytanie nr 3

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający wyjaśnia, że systemach tłumienia ognia „**bezciśnieniowych**” nie jest wymagany manometr.

Pytanie 4

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 33, podpunkt 1 / d)

Wnosimy o wyłączenie spod wymogu bojlera, w przypadku montażu na dachu pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 4

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na uwzględnienie wniosku Wykonawcy, tym samym Zamawiający zmienia zapisy w rozdziale VI wiersz 33 Roz I. ust 1 pkt 1 lit d załącznika nr 8 do SWZ w sposób następujący.

Obecny zapis:

33.	Automatyczny system alarmowy i tłumienia ognia wybranych elementów autobusu	d) bojler elektryczny układu ogrzewania jeżeli występuje,
-----	---	---

Zapis po zmianie :

33.	Automatyczny system alarmowy i tłumienia ognia wybranych elementów autobusu	d) bojler elektryczny układu ogrzewania jeżeli występuje, wymóg detekcji nie jest obligatoryjny dla bojlerów zamontowanych na dachu autobusu
-----	---	---

W związku z powyższym Zamawiający zamieszcza zaktualizowaną załącznika nr 8 do SWZ - Szczegółowe wymagania do autobusów EV12

Powyższe Zamawiający zamieszcza w pliku pn. „Załącznik nr 8a do SWZ - Szczeg. wym. do autob. EV12 – (1) aktualizacja 28.09.2023”

Pytanie 5

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 30 , podpunkt 4

Wnosimy o dopuszczenie poręczy poziomej aluminiowej.

Odpowiedź na pytanie nr 5

Zamawiający przypuszcza, że nastąpiła omyłka w tym pytaniu dotycząca pozycji załącznika nr 8 powinno być: Rozdział VI pkt 29 ppkt 4. Zamawiający nie dopuści poręczy poziomej aluminiowej.

Pytanie 6

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 23 , podpunkt 3

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający traktuje wskazany układ jako sugerowany oraz, że zależnie od rozwiązań i najlepszych praktyk stosowanych przez Wykonawcę, uzgodni ostateczny układ przycisków i wskaźników po podpisaniu umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 6

Zamawiający potwierdza, że traktuje wskazany układ jako sugerowany oraz, że zależnie od rozwiązań i najlepszych praktyk stosowanych przez Wykonawcę uzgodni ostateczny układ przycisków i wskaźników po podpisaniu umowy.

Pytanie 7

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 21

Wnosimy o dopuszczenie listew przykręcanych.

Odpowiedź na pytanie nr 7

Zamawiający nie dopuści listew przykręcanych.

Pytanie 8

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 21

Czy w przypadku niedostępności wskazanych materiałów, Zamawiający dokona wyboru z szerokiej palety renomowanych materiałów stosowanych przez Wykonawcę?

Odpowiedź na pytanie nr 8

Zamawiający informuje, że w przypadku braku dostępności materiałów wskazanych w załączniku nr 8, Rozdział VI pkt 21, Zamawiający wskaże Wykonawcy materiały równoważne podobnej jakości – ma to na celu ujednolicenie kolorystyki przestrzeni pasażerskiej we wszystkich pojazdach Zamawiającego.

Pytanie 9

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 19

Prosimy o potwierdzenie, że wymagany jest jedynie 15 letni projektowy okres eksploatacji oraz że Zamawiający nie wymaga udzielenia 15 letniej gwarancji na konstrukcję szkieletu?

Odpowiedź na pytanie nr 9

Zamawiający potwierdza, że wymagany jest jedynie 15 letni projektowy okres eksploatacji oraz że Zamawiający nie wymaga udzielenia 15 letniej gwarancji na konstrukcję szkieletu.

Pytanie 10

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 15, podpunkt 4

Wnosimy o rezygnację z wymogu montażu blokady odjazdu przy podłączonym źródle zasilania oraz osuszania dostarczonego do układu powietrza. Zamawiający winien dbać i zachowywać należyłą staranność przy obsłudze pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 10

Zamawiający nie wyraża zgody na rezygnację z wymogu montażu blokady odjazdu przy podłączonym źródle zasilania oraz osuszania dostarczonego do układu powietrza.

Pytanie 11

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 11

Wnosimy o dopuszczenie konwektorowo-nawiewnego systemu ogrzewania, bez osobnych nagrzewnic

Odpowiedź na pytanie nr 11

Zamawiający dopuści taki układ jeżeli konstrukcja autobusu nie pozwala na inne rozwiązanie.

Pytanie 12

Dotyczy: Załącznik numer 8 do SWZ, rozdział VI, punkt 9

Wnosimy o dopuszczenie głównego wyłącznika prądu sterowanego z komory akumulatorów.

Odpowiedź na pytanie nr 12

Zamawiający dopuści takie rozwiązanie w postaci głównego wyłącznika prądu sterowanego z komory akumulatorów.

Pytanie 13

Dotyczy: Rozdział 19 SWZ „Kryteria oceny ofert oraz sposób oceny ofert”, punkt 19.7, podpunkt 4

Wnosimy o usunięcie kryterium podziału przedniej szyby.

Zamawiający promuje niebezpieczne rozwiązanie, które doprowadziło już do wielu wypadków drogowych ograniczając pole widzenia kierowcy.

Odpowiedź na pytanie nr 13

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

W zakresie kryterium T4 = Podział przedniej szyby czołowej, Zamawiający maksymalną liczbę punktów 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 panomramicznej 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 najwyżej.

Pytanie 14

Dotyczy: Rozdział 19 SWZ „Kryteria oceny ofert oraz sposób oceny ofert”, punkt 19.7, podpunkt 5

Zamawiający promuje posiadanie przez autobus miejski certyfikatu według regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)

Ponieważ powyższy regulamin nie odnosi się do autobusów miejskich, tylko pojazdów ciężarowych, wnosimy o jego wykreślenie.

Uzasadnienie Niniejszy regulamin dotyczy pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N (1) w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie

Regulamin określa wymagania w zakresie bezpieczeństwa kabiny kierowcy i zabezpieczenia jej przed zmiążdżeniem przez przewożony ładunek w sytuacji wypadku. Takie zagrożenie nie występuje w autobusie miejskim, stąd wymaganie jest nieadekwatne do przedmiotu zamówienia. Ponadto odnosi się do pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy, która w konstrukcji autobusów miejskich, nie występuje naturalnie (niemniej jest oferowana przez wybranych producentów).

Odpowiedź na pytanie nr 14

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę 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 typu zamkniętego, 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 SWZ, wielokrotnie wynika, iż Zamawiający bezpieczeństwo ceni najwyżej (o czym świadczą liczne zapisy i wymogi, określone w załączniku nr 8 oraz w samym SWZ). 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.

Pytanie 15

Dotyczy: Rozdział 19 SWZ „Kryteria oceny ofert oraz sposób oceny ofert”, punkt 19.7, podpunkt 6

Zamawiający promuje posiadanie przez autobus miejski certyfikatu według regulaminu nr 93 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ).

Ponieważ powyższy regulamin nie odnosi się do autobusów miejskich, tylko pojazdów ciężarowych, stąd wnosimy o jego wykreślenie.

Uzasadnienie: Regulamin 93 EKG ONZ wprost odnosi się do pojazdów ciężarowych, dlatego też wymaganie go przez Zamawiającego w stosunku do autobusów miejskich jest niewłaściwe.

Celem niniejszego regulaminu jest zapewnienie skutecznego zabezpieczenia chroniącego pojazdy kategorii M1 lub N1 przed wjechaniem pod przód pojazdów, o których mowa w pkt 1 niniejszego regulaminu, w przypadku zderzenia czołowego.

Regulamin 93 EKG ONZ ma na celu zapobieganie najechaniu na pojazdy osobowe w sytuacji zderzenia czołowego i realizowane jest poprzez zainstalowanie zabezpieczenia przed wjechaniem pojazdu osobowego pod podwozie auta ciężarowego. Z uwagi na niskie prędkości eksploatacyjne oraz niskopodłogową konstrukcję autobusu, spełnienie wymogów powyższego regulaminu prawnie nie jest wymagane, gdyż zagrożenie najechania na pojazd osobowy jest minimalne, a niskopodłogowa konstrukcja sama w sobie zabezpiecza przed takim zdarzeniem.

Odpowiedź na pytanie nr 15

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę tego kryterium, albowiem jest to kryterium merytorycznie uzasadnione i wynika z dążenia Zamawiającego do zakupu autobusów możliwie najbezpieczniejszych. Zakupione autobusy będą obsługiwały linie, gdzie są odcinki drogi, na których dopuszczalna prędkość jest zwiększona do 70 km/h więc nie ma w tym przypadku mowy o niskiej prędkości eksploatacyjnej, posiadanie potwierdzenia przez autobus spełnienia wymogów Regulaminu nr 93 EKG ONZ jest w pełni uzasadnione i wynika z realnych potrzeb Zamawiającego - zapewnienie możliwie najbezpieczniejszych warunków pracy kierowcy. Z treści wymogów zawartych w SWZ, wielokrotnie wynika, iż Zamawiający bezpieczeństwo ceni najwyżej (o czym świadczą liczne zapisy i wymogi, określone w załączniku nr 8 oraz w samym SWZ).

Pytanie 16

Dotyczy: Rozdział 19 SWZ „Kryteria oceny ofert oraz sposób oceny ofert”, punkt 19.7, podpunkt 10

Wnosimy o wykreślenie powyższego wymogu. Zamawiający promuje obiektywnie gorsze, a w przypadku autobusów elektrycznych o wysokim środku ciężkości, w pewnych sytuacjach niebezpieczne dla pasażerów rozwiązanie.

Odpowiedź 16

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ w tym zakresie, albowiem zastosowanie tego kryterium odpowiada rzeczywistym potrzebom Zamawiającego jest to kryterium merytorycznie uzasadnione i wynika z dążenia Zamawiającego do zakupu autobusów możliwie najbezpieczniejszych.

W ocenie Zamawiającego (wbrew twierdzeniom Wykonawcy) zabudowa magazynu energii na dachu: jest rozwiązaniem:

- 1) bezpieczniejszym, akumulatory, a w szczególności ich obudowy nie są narażone na uszkodzenia mechaniczne na skutek kolizji i wypadków,
- 2) optymalnym z punktu widzenia obsługowego- serwisowego – łatwy bezproblemowy dostęp i demontaż akumulatorów z dachu autobusu,
- 3) bezpieczniejszym dla pasażerów na wypadek pożaru danego akumulatora – w tym przypadku istnieje zdecydowanie mniejsze ryzyko przedostania się ognia do przestrzeni pasażerskiej jak i objęcia pożarem całego autobusu,

- 4) ułatwiającym potencjalna akcje gaśniczą – straż pożarna ma bezpośredni i błyskawiczny dostęp do całego magazynu energii bez konieczności demontażu jakichkolwiek pokryw, kłap obsługowych itp.

VII. Zestaw pytań z dnia 18.09.2023 r.

Pytanie 1.

Dot. Załącznik nr 11 do SWZ punkt 6.

urządzenia kompensującego energię bierną tj. urządzenia, którego praca włączy ponadumowny pobór energii biernej (z punktu poboru energii wytworzonego zgodnie z umowami przyłączeniowymi, o których mowa w pkt 5) wyliczanej zgodnie z § 47 ROZPORZĄDZENIA MINISTRA KLIMATU I ŚRODOWISKA z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie sposobu kształtowania i kalkulacji taryf oraz sposobu rozliczeń w obrocie energią elektryczną Dz.U.2022.2505 z dnia 2022.12.06 z późn. zmianami

Wykonawca prosi o rezygnację z wymogu kompensacji mocy biernej, najskuteczniejszą i optymalną finansowo dla Zamawiającego jest rozpisanie dodatkowego postępowania w którym po realizacji na podstawie badań zostaną dobrane takie kompensatory.

Odpowiedź 1

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie 2.

Dot. Załącznik nr 11 do SWZ punkt 3.

3) b) na obudowie ładowarki pantografowej musi znajdować się nierdzewny wieszak dla potrzeb odwieszenia przewodu ładowania DC oraz gniazdo odkładcze do odłożenia złącza plug-in systemu CCS skutecznie utrzymujące to złącze i zabezpieczające je przed upadkiem.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie w którym nie będzie zastosowane gniazdo odkładcze, przewód zawijany jest na przewidzianym do tego uchwycie a wtyczka nie dotyka podłoża i jest przechowywana w sposób bezpieczny.

Odpowiedź 2

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie 3.

Dot. Załącznik nr 11 do SWZ punkt 3.

3) c) na obudowie ładowarki pantografowej musi znajdować się łatwo demontowalna (bez użycia narzędzi) zaślepka umożliwiająca wyprowadzenie przewodu ładującego DC „na stałe”, na zewnątrz obudowy ładowarki pantografowej przy zamkniętych drzwiach schowka (lub wnęki), w którym przewód ten jest przechowywany,

Wykonawca prosi o rezygnację z wymogu, wyprowadzenie przewodu "na stałe" powodowałoby że przewód do ładowania awaryjnego dostępny byłby dla każdego oraz narażony byłby na uszkodzenia przez osoby postronne. Przewód do ładowania awaryjnego przechowywany jest w specjalnie zaprojektowanej komorze gdzie nie jest narażony na czynniki zewnętrzne a tym samym jego żywotność jest znacznie wydłużona, dodatkowo w przypadku decyzji o udostępnieniu go bez ograniczeń można bezproblemowo i szybko zdemontować zamek patentowy.

Odpowiedź 3

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ. Zamawiający wskazuje, że podczas wykonywania usługi w zakresie regularnego przewozu osób w komunikacji miejskiej:

- 1) nie występują warunki organizacyjne (ani czas) na otwieranie/zamykanie komór ładowarki w celu uzyskania dostępu do przewodu ładującego DC,
- 2) podczas procesu ładowania (zgodnie z wnioskiem Wykonawcy) zachodzi ryzyko ładowania autobusu przy nie w pełni zamkniętych drzwiach/pokrywach ładowarki pantografowej.

Reasumując, opisany przez Zamawiającego wymóg odpowiada rzeczywistym potrzebom Zamawiającego i zapewnia natychmiastowy dostęp do przewodu DC w każdych warunkach.

Pytanie 4.

Dot. Załącznik nr 11 do SWZ. Rozdział V 2. Dane wyjściowe i inne parametry ŁP

250 kW- jednakże faktyczna moc wyjściowa ładowarki musi być programowo ograniczona tak aby nie przekroczyć mocy przyłączeniowej po stronie zasilania, a jednocześnie umożliwiać wykorzystanie możliwie maksymalnej mocy ładowarki pantografowej.

Wykonawca prosi o potwierdzenie, iż spełnieniem wymagania Zamawiającego będzie możliwość zdalnego ograniczenia mocy maksymalnej wskazanej przez Zamawiającego.

Odpowiedź 4

Zamawiający potwierdza powyższe

Pytanie 5.

Dot. Załącznik nr 17 do SWZ

4. Proces ładowania magazynu energii będzie realizowany i sygnalizowany dla kierowcy w następujący sposób:

włączona i prawidłowo działająca ładowarka pantografowa światłem LED koloru zielonego zainstalowanym na słupie (maszcie) ładowarki pantografowej oraz w trójkolorowej kolumnie świetlnej zwanej dalej „kolumną świetlną” (słupku sygnalizacyjnym - zainstalowanym na obudowie ładowarki pantografowej w polu widzenia kierowcy znajdującego się w kabinie autobusu) kolorem zielonym informować kierowcę o gotowości (możliwości) podjechania pod platformę zasilającą ładowarki pantografowej w celu ładowania magazynu energii,

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie w którym sygnalizacja LED informująca o statusie ładowarki będzie wbudowana w konstrukcję nośną, informacje o przebiegu ładowania zazwyczaj wyświetlane są kierowcy na pulpicie i nie wymaga to dodatkowej kolumny sygnalizacyjnej?

Odpowiedź 5

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ. Zamawiający wskazuje, że wymagana sygnalizacja procesu ładowania (słupek świetlny) służyć ma w szczególności kierowcy i umożliwić mu obserwację poszczególnych faz procesu ładowania, a nie tylko (jak wskazuje wykonawca) podać sygnał o możliwości podjechania pod ładowarkę pantografową.

VIII. Zestaw pytań z dnia 19.09.2023 r.

Pytanie 1.

Dot. SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SWZ).

Zamawiający w rejonie ul. Szkolnej planuje zrealizować inwestycję budowy ścieżki rowerowej, na którą to uzyskał decyzję pozwolenia na budowę. Wykonawca winien przy pracach projektowych dotyczących nowych ładowarek pantografowych uwzględnić trasę planowanej ścieżki rowerowej, celem uniknięcia ewentualnych kolizji. W związku z czym przy wykonywaniu prac projektowych nie należy uwzględniać zamieszczonego w PFU „wariantu 3” umieszczonego, w tymże PFU w pliku pn. „ Z8 - Lokalizacja nr 2_wariant 3 przejezdności pojazdu normatywnego”

Prosimy o informację, kiedy planowane jest zakończenie realizacji budowy ścieżki rowerowej? Z uwagi na fakt, iż na jednej działce nie mogą być wydane dwie decyzje administracyjne prosimy o potwierdzenie, iż trasa planowanej ścieżki rowerowej nie przebiega przez działkę 271/12, na której planowane jest posadowienie stacji pantografowej.

Odpowiedź 1

„Zamawiający nie jest w stanie określić precyzyjnie czasu przeprowadzenia zadania inwestycyjnego w postaci budowy ścieżki rowerowej.(na obecnym etapie wydane jest pozwolenie na budowę). Decyzja o budowie uwarunkowana jest od posiadania odpowiednich środków budżetowych. Niezależnie od powyższego Zamawiający podtrzymuje zapis SWZ – dotyczący konieczności uniknięcia ewentualnych kolizji przy wykonywaniu prac projektowych. Zamawiający nie widzi przeszkód natury prawno-formalnej dotyczącej możliwości wydania więcej niż jednej decyzji pozwolenia na budowę dla jednej działki.”

Pytanie 2.

Dot. SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SWZ)

2) dostawę, montaż, podłączenie i pierwsze uruchomienie (a jeżeli jest to konieczne zaprojektowanie i uzyskanie wszelkich pozwoleń) jednej sztuki fabrycznie nowej, mobilnej ładowarki przewodowej, dwustanowiskowej o mocy większej lub równej 80 kW (2x40 kW), zapewniającej możliwość ładowania jednego autobusu EV12 mocą 80 kW lub dwóch autobusów równocześnie mocą 40 kW każdy, zwanej dalej ładowarką Plug-in lub ładowarką przewodową

Prosimy o potwierdzenie, że zasilania do dostarczanej mobilnej stacji ładowania o mocy 80 kW typu Plug-In będzie odpowiednio przygotowane przez Zamawiającego. Jeśli nie, prosimy o doprecyzowanie jakie elementy Wykonawca powinien uwzględnić w swojej wycenie.

Odpowiedź na pytanie nr 2

Zamawiający informuje, że zgodnie z podpisaną umową o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej TAURON Dystrybucja S.A. przyłączenie obiektu (stacji transformatorowej, którą wybuduje Zamawiający) ma nastąpić w terminie do dnia 31.03.2024 r.

Zamawiający wymaga od Wykonawcy wyprowadzenia zasilania od stacji transformatorowej do ładowarki mobilnej. Zamawiający dodatkowo dołącza warunki przyłączenia dla wskazanej inwestycji.

Pytanie 3.

Dot. Załącznik nr 11.2 do SWZ umowy o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej

Prosimy o dołączenie do dokumentacji przetargowej Warunków Przyłączeniowych do sieci dla przedmiotowych lokalizacji, które są integralną częścią zawartych Umów Przyłączeniowych.

Odpowiedź na pytanie nr 3

Zamawiający informuje, że warunki przyłączenia dla przedmiotowych lokalizacji znajdują się na ostatnich stronach PFU, które stanowi załącznik nr 13 do SWZ.

Pytanie 4.

Dot. SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SWZ)

Wykonawca wnosi o wydłużenie terminu wykonania przedmiotu umowy do 380 dni liczonych od dnia podpisania umowy z uwagi na poniższe okoliczności:

Uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę może trwać nawet do 200 dni, dodatkowo prace instalacyjne i odbiory Urzędu Dozoru Technicznego będą trwać kolejne 200 dni.

Poniżej wykonawca podaje czasy trwania poszczególnych czynności związanych z wykonaniem dokumentacji projektowej i uzyskaniem pozwolenia w zarysie ogólnym, które należy wziąć pod uwagę w najbardziej rozbudowanym scenariuszu:

- opracowanie certyfikowanych map do celów projektowych - ok. 45 dni,
- opracowanie dokumentacji geotechnicznej - ok. 45 dni (równolegle z opracowaniem mapy),
- przygotowanie i uzgodnienie koncepcji z Zamawiającym - ok. 30 dni,
- odstąpienie od warunków technicznych - ok. 90 dni,
- decyzja środowiskowa/umorzenie decyzji – ok. 90 dni,
- decyzja lokalizacyjna/o warunkach zabudowy – ok. 90 dni,
- pozwolenie wodnoprawne (jeśli odwodnienie nie zostanie podłączone do istniejącej kanalizacji deszczowej) - ok. 120 dni (zmiana prawa wodnego, zmiana organizacji organów – Wody Polskie),
- uzyskanie warunków od gestorów sieci oraz ZUD - ok. 60-90 dni,
- uzyskanie opinii ZRID - ok. 30 dni,
- podziały nieruchomości pod ZRID - ok. 60 dni,
- złożenie wniosku o pozwolenie na budowę/ZRID / uzyskanie decyzji - ok. 90 dni,
- uprawomocnienie decyzji ZRID / wyniesienie podziałów w terenie - ok. 30 dni.

Do tego należy doliczyć terminy realizacji :

- zgłoszenie rozpoczęcia robót i wprowadzenia COR (jeżeli wymagane) - 7 dni,
- wygrodzenie terenu budowy oraz realizacja robót - szacowany czas dla tej inwestycji 6 miesięcy w zależności od dostępności materiałów,
- montaż stacji ładowania i uruchomienia - 7 dni,
- złożenie wniosku i wykonanie badań UDT - 30 dni,
- odbiór końcowy z Zamawiającym jest ostatnim krokiem.

Wnioskowana zmiana pozwoli wykonawcom na złożenie oferty i realne wykonanie zamówienia, jednocześnie nie zostanie przekroczony termin wskazany w projektowanych postanowieniach umowy, który jest datą graniczną rozliczenia projektu.

Odpowiedź na pytanie nr 4

W opinii Zamawiającego wskazane w SWZ terminy (jako maksymalne są wystarczające do wykonania zakresu dokumentacyjnego

Podkreślić należy, że prace projektowe i roboty budowlane na podstawie projektu mogą odbywać się równolegle do głównego przedmiotu zamówienia tj. dostawy 2 szt. autobusów. Termin końcowy wnoszący 365 dni od dnia podpisania umowy, jest terminem odpowiednim.

Wobec powyższego Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu wykonania przedmiotu umowy do 380 dni liczonych od dnia podpisania umowy

IX. Zestaw pytań z dnia 22.09.2023 r.

Pytanie 1

SWZ

Zamawiający zapisał: 10.1 Zamawiający stawia wymóg złożenia wraz z ofertą następujących przedmiotowych środków dowodowych:

(...) 5) ważne na dzień składania oferty „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu lub Świadectwo Homologacji Typu WE Pojazdu” dla autobusu EV12 zwane dalej „świadectwem EV12” – w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o Ruchu Drogowym (tj. Dz. U. z 2021 r., poz. 450 z późn. zm.).

6) homologację potwierdzającą spełnienie wymogów Regulaminu nr 66 - Spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej, zawierające serię poprawek 02 (Dz.U.U.E.L.2011.84.1 z dnia 30 listopada 2011 r. z późniejszymi zmianami. (...)

8) przedmiotowe środki dowodowe służące potwierdzeniu oferowanych dostaw z cechami lub kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert (Ocena techniczno-eksploatacyjna autobusów) a) Raport techniczny określający zużycie energii elektrycznej przez oferowany autobus w kWh/100 km przebiegu (...) – Kryterium T3

1. Prosimy o wyrażenie zgody na dostarczenie dokumentów podanych w punkcie 10.1, w podpunktach:

5) - świadectwo homologacji dla autobusu EV12,

6) - homologację Reg. Nr 66,

8) a) - raport zużycia energii

przed dostawą autobusów, a nie na etapie składania ofert.

2. W przypadku wyrażenia zgody na powyższe prosimy o możliwość złożenia oświadczenia, w którym wskazane zostanie zużycie energii przez oferowany autobus, które nie będzie mniejsze, niż wynikające z raportu zużycia energii przekazanego Zamawiającemu przed dostawą pojazdów.

Odpowiedź 1

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ

Pytanie 2.

Załącznik Nr 8 – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia (autobusy)

Zamawiający zapisał:

1) troje identycznych, (w zakresie wymiarów: szerokość i wysokość) drzwi pasażerskich dwuskrzydłowych, w układzie 2-2-2, otwieranych do wewnątrz autobusu, rozmieszczonych równomiernie na całej długości nadwozia (w prawej ścianie bocznej autobusu), wyposażonych w mechanizm powrotnego otwierania w przypadku natrafienia na przeszkodę (mechanizm ten musi działać podczas zamykania i otwierania poszczególnych drzwi),

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania drzwi II i III otwieranych odskokowo-przesuwnie na zewnątrz autobusu.

Odpowiedź 2

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ

Pytanie 3.

Załącznik Nr 8 – Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia (autobusy)

Zamawiający zapisał:

1) okna i szyby: (...)

b) część okien musi pełnić rolę okien awaryjnych (wyjść bezpieczeństwa), okna awaryjne muszą się znajdować co najmniej w lewej, prawej oraz tylnej ścianie autobusu,

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym okno tylne nie będzie oknem awaryjnym

Odpowiedź 3

Zamawiający nie wyraża zgody na uwzględnienie wniosku Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ

X. Zestaw pytań (pytanie) z dnia 22.09.2023 r.

Pytanie 1.

Hałas generowany przez ładowarkę mieści się w granicach do 65 dB. Jest to wartość standardowa i akceptowalna, której poziom nie powoduje dyskomfortu operatora stacji ładowania oraz nie wpływa negatywnie na środowisko, w którym się znajduje. Obniżenie poziomu hałasu do 60 dB będzie wymagało zastosowania dodatkowych materiałów wygłuszających oraz zmiany konstrukcji stacji ładowania. Zastosowanie niestandardowej konstrukcji stacji ładowania, która wymaga dodatkowych modyfikacji, może znacząco podnieść koszt produkcji stacji oraz mieć negatywny wpływ na bezawaryjność takiej konstrukcji. Wykonawca prosi o zmianę zapisu na nieodbiegający od aktualnych standardów: "Operacyjny poziom hałasu nie większy niż 65 dBA"

Odpowiedź 1

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na uwzględnienie prośby Wykonawcy, tym samym Zamawiający zmienia zapisy w rozdziale V, wiersz 11 tabeli nr 2 „Dane wyjściowe i inne parametry ŁP”, załącznika nr 11 do SWZ w sposób następujący.

Obecny zapis:

11.	Poziom hałasu	Emitowany przez ŁP poziom hałasu musi być mniejszy niż 60 dB(A) we wszystkich kierunkach (pomiar w odległości 1,0 m). Dźwięki emitowane przez ŁP nie mogą być uciążliwe dla osób przebywających w pobliżu tej ładowarki.
-----	---------------	--

Zapis po zmianie :

11.	Poziom hałasu	Emitowany przez ŁP poziom hałasu musi być mniejszy niż 65 dB(A) we wszystkich kierunkach (pomiar w odległości 1,0 m). Dźwięki emitowane przez ŁP nie mogą być uciążliwe dla osób przebywających w pobliżu tej ładowarki.
-----	---------------	--

W związku z powyższym Zamawiający zamieszcza zaktualizowaną załącznika nr 11 do SWZ - SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA dla ładowarek pantografowych.

Powyższe Zamawiający zamieszcza w pliku pn. „Załącznik nr 11a do SWZ - Szczeg. wym. do Ład. pant.
- (1) aktualizacja 28.09.2023”.

XII. Zestaw pytań (pytanie) z dnia 22.09.2023 r.

Pytanie 1

1. W zapisach wymagań dot. kamer Cyfrowego Monitoringu Wizyjnego w pojazdach (załącznik nr 8, - Szczegółowe wymagania dla autobusów, do SWZ), Zamawiający w rozdz. VI - pozostałe szczegółowe wymagania, w punkcie 14, ppkt 7 – Zamawiający określił:

„7) dla potrzeb obsługi systemu cyfrowego monitoringu wizyjnego wymagane jest od Wykonawcy dostarczenie oprogramowania z licencją na bezpłatne użytkowanie przez Zamawiającego na co najmniej 2 stanowiskach przez okres co najmniej 15 lat:
 - a) umożliwiającego przeglądanie i archiwizację danych (wizja i fonia) za pomocą interfejsu podłączonego do komputera PC przy pomocy złącza USB jak również, oprogramowanie jak i system monitoringu musi posiadać takie właściwości, aby nagrania mogły stanowić materiał dowodowy w ewentualnych postępowaniach dochodzeniowych lub sądowych oraz możliwość przekazania zarejestrowanego materiału dowodowego wraz z niezbędnym oprogramowaniem do przeglądania zapisu, przekazywanie plików nie może być związane z ograniczeniami licencyjnymi,*
 - b) oprogramowanie musi umożliwiać zarządzanie systemem (wizja, fonia), i być dostarczone z oprzyrządowaniem i urządzeniami do programowania obsługi systemu,”*

Prosimy o potwierdzenie, że wymagane jest dostarczenie serwera z oprogramowaniem do obsługi systemu monitoringu.

Odpowiedź 1

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający wyjaśnia, że opis „cyfrowego monitoringu wizyjnego” zawarty w wierszu 14 tabeli, rozdział VI załącznika nr 8 do SWZ jest kompletny i Zamawiający nie rozszerza wymogów w tym zakresie. Ponadto Zamawiający wskazuje, że faktycznie wraz z oprogramowaniem służącym do zarządzania system monitoringu wymagane jest od Wykonawcy dostarczenie oprzyrządowania i urządzeń do programowania tego systemu i jeżeli w systemach monitoringu oferowanych przez Wykonawcę oprzyrządowaniem tym i urządzeniem jest „serwer” to Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie.

II. W związku z powyższymi odpowiedziami, mają na uwadze treść art. 135 ust. 3 oraz art. 137 ust. 1, 2, 4, 5 i 6 ustawy pzp – Zamawiający informuje, iż:

W dniu 26.09.2029 r. przekazał do publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej stosowne ogłoszenie zmian lub dodatkowych informacji w którym zmieniono termin składania i otwarcia ofert oraz związania z ofertą.

Zgodnie z treścią zawartą w przepisie art. 137 ust. 5 ustawy pzp, Zamawiający udostępnia zmianę treści SWZ na stronie internetowej prowadzonego postępowania po upływie 48 godzin od potwierdzenia przez Urząd Publikacji Unii Europejskiej otrzymania tego ogłoszenia. (potwierdzenie to nastąpiło o w dniu 26.09.2023 o godz. 12:14), a publikacja zmian treści SWZ na stronie internetowej prowadzonego postępowania następuje w dniu 28.09.2023 po godz. 12:14).

Jednocześnie informuje się, iż ogłoszenie zmian lub dodatkowych informacji o którym mowa w niniejszym piśmie, zostanie opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 29.09.2023 r. – Zamawiający w dniu jutrzejszym zamieści przedmiotowe ogłoszenie na stronie prowadzonego postępowania.

W celu zapewnienia czasu na zapoznanie się z odpowiedziami, informuje o przedłużeniu

- a) terminu składania ofert: z 02.10.2023 r. godz. 14:00 na **11.10.2023 r. godz. 14:00**
- b) terminu otwarcia ofert: z 02.10.2023 r. godz. 14:15 na **11.10.2023 r. godz. 14:15**
- c) terminu związania ofertą: z 30.12.2023 r. na **08.01.2024 r.**

Wadium należy wnieść w terminie do dnia 11.10.2023 r. godz. 14:00

Zamawiający informuje, iż w dalszym ciągu opracowuje odpowiedzi na pozostałe pytania do treści SWZ. Zamawiający w najbliższych dniach opublikuje odpowiedzi na pozostałe złożone wnioski o udzielenie wyjaśnień treści SWZ.

Wykonawca przygotowując ofertę na przedmiotowe zamówienie powinien brać pod uwagę powyższe wyjaśnienie, jako stanowiącą integralną część SWZ. Zgodnie z art. 135 ust. 6 oraz art. 137 ust. 2 ustawy Pzp, stanowisko Zamawiającego zostało przekazane wszystkim wykonawcom biorącym udział w postępowaniu poprzez zamieszczenie niniejszej informacji na stronie internetowej prowadzonego postępowania.

W imieniu Zamawiającego

Kierownik Wydziału Zamówień Publicznych

– **Daniel Bul** /-/