

## Wykonawcy ubiegający się o udzielenie zamówienia

**Dotyczy:** Przetargu nieograniczonego na dostawę pn. „Zakup taboru do obsługi linii komunikacji miejskiej - 9 szt. autobusów przegubowych (mega)”, Nr sprawy DZ.381-3/17 (Nr ogłoszenia o zamówieniu opublikowanego w Dz.U.U.E nr 2017/S 076-146883 z dnia 19.04.2017 r.)

Zamawiający, którym jest Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, al. Kraśnicka 25, 20-718 Lublin na podstawie art. 38 ust. 2 w zw. z art. 38 ust. 1 pkt. 1) ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2015 r. poz. 2164 ze zm.), zwaną dalej ustawą Pzp uprzejmie informuje, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę pn. „Zakup taboru do obsługi linii komunikacji miejskiej - 9 szt. autobusów przegubowych (mega)”, Nr sprawy DZ.381-3/17 do zamawiającego wpłynęły następujące zapytania dotyczące wyjaśnienia treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

### Pytanie nr 1

Wymagania dot. systemu do zliczania pasażerów, podpunkt 28.1.4  
W jakiś sposób Zamawiający ustali rzeczywistą liczbę pasażerów?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że rzeczywista liczba pasażerów zostanie ustalona na podstawie liczenia osób wchodzących i wychodzących przez osobę znajdującą się wewnątrz pojazdu lub na podstawie nagrań z monitoringu.

### Pytanie nr 2

Wymagania dot. systemu do zliczania pasażerów, podpunkt 28.1.4  
Wnioskujemy o zdefiniowanie minimalnej próby statystycznej (ilości zdarzeń) do badania poprawności systemu zliczania pasażerów, co jest powszechnym standardem. Proponujemy zastosowanie zaleceń wynikających z VDV457 (minimalna próba to 1000 wejść i 1000 wyjść). Weryfikacja poprawności działania systemu bez uprzedniego zdefiniowania próby minimalnej nie ma sensu. Zamawiający chce weryfikować poprawność systemu dla pojedynczego przystanku - jaka będzie dokonana weryfikacja w sytuacji, gdy na przystanku nie będzie wymiany pasażerów?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający zdefiniował minimalną próbę statystyczną (ilości zdarzeń) do badania poprawności systemu zliczania pasażerów. Minimalna próba statystyczna została zdefiniowana jako 1000 wejść i 1000 wyjść, zgodnie z zaleceniami VDV 457. W związku z powyższym, Zamawiający w dniu 28/04/2017 zmodyfikował Załącznik nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna trolejbusów, pkt. 28.1.4. poprzez dodanie ppkt 28.1.4.1-28.4.1.5.

Ponadto zamawiający informuje, że nie będzie miała miejsce sytuacja, w której na przystanku nie będzie wymiany pasażerów, ponieważ zgodnie z ppkt 28.1.4.4. „Wykonawca zapewni do udziału w przejeździe dodatkowe 3 osoby, których zadaniem będzie wysiadanie i wsiadanie na wszystkich przystankach na trasie celem sprawdzenia poprawności działania bramek liczących”.

### Pytanie nr 3

Wymagania dot. systemu do zliczania pasażerów, podpunkt 28.1.8  
Wnioskujemy o usunięcie tego zapisu. Ilość komponentów zainstalowanych nad drzwiami nie ma nic wspólnego z redukcją kosztów eksploatacji czy z ułatwieniem działań serwisowych. Jeżeli Zamawiającemu rzeczywiście zależy na wybraniu rozwiązania, które charakteryzuje się niskimi kosztami eksploatacji i długą żywotnością, to

powinien on wymagać dostarczenia minimalnych parametrów MTBF dla różnych temperatur otoczenia i rachunku cyklu życia oferowanych produktów. Obecne sformułowanie ewidentnie wskazuje preferencje dot. dostawcy produktu, co uniemożliwia uczciwą konkurencję i udział w postępowaniu podmiotom, które oferują rozwiązania bazujące na innej technologii.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że rozwiązanie określone w pkt 28.1.8. jest rozwiązaniem zalecanym, a nie wymaganym i koniecznym do zastosowania. Zatem, dopuszczalne są również inne rozwiązania polegające na zastosowaniu większej liczby czujników nad drzwiami. W związku z powyższym zarzut wykonawcy jest bezpodstawny. W związku z powyższym zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z.

#### **Pytanie nr 4**

Wymagania dot. systemu do zliczania pasażerów, podpunkt 28.3.1  
Pomiar z czujnika do zliczania pasażerów, może być obarczony błędem, czy dobrze rozumiemy Zamawiającego, że czujnik ma decydować o tym, czy w obszarze drzwi nie znajdują się żadne obiekty i że drzwi mogą zostać zamknięte? Kto będzie ponosił odpowiedzialność w przypadku zamknięcia drzwi i uszkodzenia obiektu, który znajdował się obrębie drzwi a nie został poprawnie rozpoznany przez czujnik?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że poprawność działania bramek świetlnych musi zagwarantować wykonawca. Zamawiający nie narzuca technologii wykonania, musi to być jednak rozwiązanie bezpieczne dla pasażerów, minimalizujące możliwość przypadkowego zamknięcia drzwi, gdy następuje wsiadanie lub wysiadanie pasażerów.

#### **Pytanie nr 5**

Wymagania dot. systemu do zliczania pasażerów, podpunkt 28.1.6  
Wnioskujemy o usunięcie w/w zapisu. Zamawiający już eksploatuje inne rozwiązania, które nie dostarczają w/w funkcji i jednocześnie wymaga by „nowe” rozwiązanie było kompatybilne z już eksploatowanym przez Zamawiającego. Obecne sformułowanie ma na celu wskazanie konkretnego rozwiązania, co uniemożliwia uczciwą konkurencję i udział w postępowaniu podmiotom, które oferują rozwiązania bazujące na innej technologii.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że w zakresie podpunktu 28.1.6 Zamawiający definiuje funkcjonalność systemu, a nie zastosowane rozwiązanie techniczne.

Ponadto, zamawiający informuje, że nie jest wymagana kompatybilność z już eksploatowanym rozwiązaniem. Zamawiający wymaga jedynie możliwości wymiany danych surowych pomiędzy autokomputerem i bramkami liczącymi (pkt 28.1.1. Załącznika nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacji technicznej autobusów). W związku z powyższym, zarzut wykonawcy jest bezpodstawny. Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z.

#### **Pytanie nr 6**

Proszę o informacje czy zamawiany przez Państwa autobus ma być wyposażony w blokadę alkoholową Dräger Interlock 5000. Blokada alkoholowa w znacznym stopniu zwiększa bezpieczeństwo podróżnych, zapobiega konsekwencjom prawnym i stratom finansowym w przypadku spowodowania wypadku przez pijanego kierowcę. Zmniejsza koszty ubezpieczenia pojazdu.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że zgodnie z s.i.w.z. blokada alkoholowa nie jest wymagana.

#### **Pytanie nr 7**

Pytanie dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ

Czy w paragrafie 22.4.13. zamawiający dopuści rejestrator o pojemności dysków 2 TB dysk twardy 2,5" wyjmowany i 6 lub 8 TB dysk 3,5 " stały.Co jest zgodne z z paragrafem 22.4.7 i poprawi jakość i stabilność nagrań .

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsłużenie założonych funkcjonalności i zapewnienie magazynowania obrazu z okresu min. 30 dni pracy przy załączeniu wszystkich kamer oraz zapis dźwięku na dysku/dyskach umieszczonych w rejestratorze. W dniu 28/04/2017 zamawiający dokonał stosownej zmiany w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

#### **Pytanie nr 8**

Pytanie dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ

Czy w paragrafie 22.5.1 a) zamawiający dopuści zastosowanie kamery 1,3 MPix o minimalnej rozdzielczości 1280x960 zapewniającej wymaganą rozdzielczość rejestracji 1280x720 opisaną w pkt. 22.4.5. Umożliwi to lepsze parametry nagrywania.

**Odpowiedź zamawiającego:** Tak, zamawiający dopuszcza zastosowanie kamery 1,3 MPix o minimalnej rozdzielczości 1280x960 zapewniającej wymaganą rozdzielczość rejestracji 1280x720 opisaną w pkt 22.4.5. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsłużenie założonych funkcjonalności. Zamawiający określił jedynie minimalne wartości parametrów.

#### **Pytanie nr 9**

Pytanie dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ

Czy w paragrafie 22.5.2 a) zamawiający dopuści zastosowanie kamery 1,3 MPix o minimalnej rozdzielczości 1280x960 zapewniającej wymaganą rozdzielczość rejestracji 1280x720 opisaną w pkt. 22.4.5. Umożliwi to lepsze parametry nagrywania.

**Odpowiedź zamawiającego:** Tak, zamawiający dopuszcza zastosowanie kamery 1,3 MPix o minimalnej rozdzielczości 1280x960 zapewniającej wymaganą rozdzielczość rejestracji 1280x720 opisaną w pkt 22.4.5. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsłużenie założonych funkcjonalności. Zamawiający określił jedynie minimalne wartości parametrów.

#### **Pytanie nr 10**

Pytanie dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ

Czy w paragrafie 22.5.1 d) zamawiający dopuści kamerę staroogniskową 2,8 mm wewnętrzne do 4 mm zewnętrzne.

**Odpowiedź zamawiającego:** Tak, zamawiający dopuszcza kamerę stałoogniskową 2,8 mm wewnętrzne do 4 mm zewnętrzne. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsłużenie założonych funkcjonalności. Zamawiający określił jedynie minimalne wartości parametrów.

#### **Pytanie nr 11**

Pytanie dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ

Czy w paragrafie 22.6 zamawiający dopuści funkcję monitoring wyświetlaną na panelu autokomputera co uprości pracę kierowcy.

**Odpowiedź zamawiającego:** Tak, zamawiający dopuszcza funkcję monitoringu wyświetlaną na panelu autokomputera. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsłużenie założonych funkcjonalności.

#### **Pytanie nr 12**

Pytanie dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ, paragraf 22.9.7.

Zwracamy się z prośbą o sprecyzowanie ilości anten i pojemności wymaganego serwera.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga zainstalowania minimum 2 anten na terenie zajezdni MPK, umożliwiających przesyłanie nagrań. Pojemność i parametry serwera muszą zapewnić stabilną pracę i możliwość przechowywania zapisanych nagrań przez okres 10 dni ze wszystkich dostarczonych w niniejszym zamówieniu pojazdów. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsłużenie założonych funkcjonalności.

Zamawiający w dniu 28/04/2017 dokonał zmiany zapisów dotyczących zastosowanej częstotliwości w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

#### **Pytanie nr 13**

Zamawiający w punkcie 13.2.3.1. Moment znamionowy silnika, pisze:

*Maksymalną liczbę 100 pkt otrzyma wykonawca, który zaoferuje jednostkę napędową - silnik o największej wartości znamionowego momentu napędowego punktowanej przez zamawiającego - 2000 kWh. Pozostali wykonawcy będą oceniani zgodnie z poniższym wzorem: (...)*

Prosimy o potwierdzenie, że zamiast 2000 kWh powinno być 2000 Nm.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający dokonał zmiany kWh na Nm w dniu 28.04.2017 r.

#### **Pytanie nr 14**

Zamawiający w punkcie 13.2.4, pisze:

- *Dla kosztu zużycia energii [KZE]: wyniki pomiaru zużycia paliwa [ZP] przez autobus przeprowadzonego zgodnie ze znormalizowanym testem drogowym SORT 2, **które wykonawca zobowiązany jest dołączyć do oferty wg Załącznika nr 6A do s.i.w.z.- Arkusz kalkulacyjny kosztu całkowitego.***

Zgodnie z zapisami SIWZ w punkcie 13.2.4 pomiar zużycia paliwa zostanie przeprowadzony zgodnie z opisaną metodologią na jednym autobusie, w ramach testów o których mowa w § 4 ust. 28 Wzoru umowy stanowiącego Załącznik nr 7 do s.i.w.z.

Prosimy o potwierdzenie, że wykonawca nie załącza do oferty kopii raportu SORT-2, a tylko **deklaruje zużycie paliwa** wg testu SORT-2 na załączniku nr 6a do SIWZ.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z. jedynie wyników pomiaru zużycia paliwa przez autobus przeprowadzonego zgodnie ze znormalizowanym testem SORT-2, które wykonawca winien wpisać w Załączniku nr 6a do s.i.w.z.- Arkusz kalkulacyjny kosztu całkowitego, nie wymaga natomiast kopii raportu SORT-2.

#### **Pytanie nr 15**

Zamawiający we wzorze umowy, w paragrafie 9, ust. 3 pisze:

*Okres odpowiedzialności Wykonawcy z tytułu rękojmi odpowiada okresowi gwarancji i jest liczony od dnia podpisania bez uwag protokołu odbioru technicznego danego Autobusu, a w przypadku wystąpienia nieprawidłowości bądź braków, o których mowa w § 4 ust. 18 niniejszej umowy, od daty podpisania przez Stronę protokołu ich usunięcia, przez co rozumie się dostawę i wydanie Autobusu zgodnie z § 2 ust. 6 niniejszej umowy.*

W załączniku nr 1 do umowy, w paragrafie 1, ust. 4 Zamawiający pisze:

4. Wykonawca (gwarant) udziela Zamawiającemu gwarancji na przedmiot Umowy na warunkach określonych w s.i.w.z. tj:

- 1) .....(nie mniej niż 24 miesiące) na cały pojazd bez limitu kilometrów,
- 2) .....(nie mniej niż 12 lat) na konstrukcję nośną i poszycie nadwozia,
- 3) .....(nie mniej niż 5 lat) na powłokę lakierniczą nadwozia,
- 4) .....(nie mniej niż 36 miesięcy) na instalację elektryczną, tj. wszystkie elementy instalacji elektrycznej, a w szczególności: wiązki elektryczne i urządzenia elektryczne oraz podpięte do nich (kasowniki, automaty biletowe, system zliczania pasażerów, system informacji pasażerskiej, system GPS, pulpit kierowcy, oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne, silniki, zawory, przyciski, multipleksery, czujniki, styczniki, elektrozawory itp.),
- 5) ..... (nie mniej niż 300 000 km) na układ napędowy, w tym: tylny most napędowy automatyczną skrzynią biegów, silnik,
- 6) .....(nie mniej niż 300 000 km) na oś przednią i środkową Autobusu.

Zgodnie z par. 9 ust 3 Wzoru Umowy, niezależnie od odpowiedzialności z tytułu gwarancji, Wykonawca ponosi odpowiedzialność z tytułu rękojmi za wady pojazdu, która w postępowaniu może wynosić nawet 144 miesiące (najwyżej punktowane)

Takie postanowienie umowy jest całkowicie niestandardowe i praktycznie nie występuje na rynku. Dodatkowo wykonawca zaznacza, że wyższy poziom okresu rękojmi przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem. Pozostawienie 30% zabezpieczenia należytego wykonania umowy, o którym mowa w § 11 wzoru



umowy na okres rękojmi w wysokości np. 144 miesięcy, również wpływa na podwyższenie ceny oferowanych autobusów (w przypadku rękojmi w postaci gwarancji, składka liczona za każdy miesiąc). Dodatkowo firmy ubezpieczeniowe standardowo wystawiają dokument należytego wykonania umowy w formie gwarancji ubezpieczeniowej dla zamówień współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej na okres do 96 miesięcy. Ustalenie tak długiego okresu rękojmi musi radykalnie zwiększyć ceny ofertowe Wykonawców. W konsekwencji z pewnością dojdzie do przekroczenia kwoty jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć na realizację zamówienia.

Wszystko to prowadzi do wniosku, że postanowienie dotyczące rękojmi mogło być wynikiem omyłki.

W związku z powyższym wnosimy o zmianę postanowień Wzoru Umowy poprzez na przykład skrócenie rękojmi do standardowego okresu 2 lat, jaki wynika z przepisów Kodeksu cywilnego.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wprowadził zmianę w § 9 ust. 3 „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.) uwzględniającą wniosek Wykonawcy w dniu 28.04.2017 r.

#### **Pytanie nr 16**

Zamawiający we wzorze umowy, w paragrafie 6, pisze:

*Wykonawca najpóźniej do daty odbioru technicznego pierwszego z Autobusów przekaze Zamawiającemu: programy, dokumentację i niezbędne urządzenia do diagnostyki, programowania i obsługi wszystkich urządzeń i podzespołów Autobusu, w języku polskim, zgodnie z wymogami określonymi w s.i.w.z. i **ofercie**.*

Zamawiający we wzorze umowy, w paragrafie 7, pisze:

*Wykonawca najpóźniej do daty odbioru technicznego pierwszego z Autobusów przekaze Zamawiającemu dodatkowe wyposażenie określone między innymi w s.i.w.z. i **ofercie**, a w szczególności: (...)*

Z zapisów SIWZ nie wynika aby Zamawiający wymagał dołączenia do oferty składanej w dniu 26 maja 2017 r. ww. zestawień. Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca nie musi załączać dokumentów do oferty.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wyjaśnia, że oferta Wykonawcy nie musi zawierać specyfikacji dodatkowego wyposażenia. Oferta Wykonawcy powinna zawierać informacje wskazane przez Zamawiającego do uzupełnienia przez Wykonawcę w Załączniku nr 6 do s.i.w.z. – Formularz ofertowy, czy Załączniku nr 1 do s.i.w.z. Specyfikacja techniczna autobusów, oraz Załączniku nr 6a- Arkusz kalkulacyjny kosztu stałego.

#### **Pytanie nr 17**

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, punkt 5.1 pisze:

*Wydzielona przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka dziecięcego lub wózka inwalidzkiego, usytuowana pomiędzy 1 a 2 osi autobus, o wymiarach minimum 1800 mm x 750 mm, wyposażona w urządzenia przytrzymujące spełniające wymagania określone w załączniku nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ.*

W punkcie 5.2 Zamawiający wymaga:

*Wydzielona przestrzeń przeznaczona dla pasażerów stojących usytuowana w drugim członie autobusu przy ścianie bocznej, o wymiarach minimum 1000 mm x 750 mm.*

Zgownie z regulaminem 107 EKG ONZ z dnia 18 czerwca 2015 roku, w autobusach przegubowych wymagane są 2 zatoki o wymiarach minimalnych 1300x750, osobna zatoka dla wózka inwalidzkiego i osobna zatoka dla wózka dziecięcego.

W związku z powyższym prosimy o dopuszczenie aby wydzielona w drugim członie autobusu przestrzeń przeznaczona dla pasażerów stojących przy ścianie bocznej pokrywała się z miejscem dla wózka dziecięcego i miała wymiar 1300 mm x 750 mm. Proponowane rozwiązanie pozwoli spełnić regulamin 107 EKG ONZ oraz wymogi Zamawiającego przedstawione w SIWZ.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający dokonał stosownej zmiany w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów dnia 28.04.2017 r.

#### **Pytanie nr 18**

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, wielokrotnie pisze o rozwiązaniu zalecanym np. punkty:

5.13 *Zaleca się zamontowanie na przednich nadkolach półek na bagaż podręczny.*

28.1.8 *Zaleca się instalowanie tylko jednego czujnika nad drzwiami w celu łatwiejszych działań serwisowych, zmniejszenia kosztów eksploatacji oraz możliwie zredukowania ryzyka uszkodzeń przez osoby trzecie.*

### 30.3.2 Zaleca się umieszczenie przycisków na wszystkich poręczach pionowych

Prosimy o potwierdzenie, że rozwiązania opisane w SIWZ jako zalecane są mile widziane, a nie wymagane.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wyjaśnia, że rozwiązania określone w przytoczonych powyżej punktach Załącznika nr 1 do s.i.w.z- Specyfikacja techniczna autobusów są rozwiązaniami zalecanymi, a nie wymaganymi.

#### **Pytanie nr 19**

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, punkt 15.2 pisze:

*Dwa akumulatory 12 V – o pojemności dostosowanej do zapotrzebowania energetycznego układu zasilania elektrycznego, nie mniejszej, niż 225 Ah każdy. Wykonawca zobowiązany jest do wykonania obliczeń celem optymalnego doboru pojemności akumulatorów do zapotrzebowania energetycznego w instalacji niskiego napięcia pojazdu. Wykonawca zobowiązany jest przedstawić zamawiającemu do wiadomości, dokumentację z ww. obliczeń.*

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca zobowiązany jest przedstawić zamawiającemu do wiadomości, wyżej wymienioną dokumentację z obliczeń na etapie realizacji umowy i nie musi załączać jej do oferty.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że zgodnie z dokonaną zmianą treści s.i.w.z. w dniu 28.04.2017 r. wykonawca zobowiązany jest przedstawić zamawiającemu do wiadomości, dokumentację z ww. obliczeń na etapie realizacji umowy.

#### **Pytanie nr 20**

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, punkt 5.3 pisze:

*Niska podłoga na całej długości autobusu, bez stopni poprzecznych wewnątrz pojazdu oraz bez stopni we wszystkich drzwiach autobusu. Maksymalna wysokość podłogi od powierzchni ziemi 340 mm (zgodnie z Regulaminem nr 107 EKG/ONZ).*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga zgodnie z Regulaminem nr 107 EKG/ONZ wysokości podłogi od powierzchni ziemi max 340 mm na progu (stopniu) drzwi.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający potwierdza, że wymaga zgodnie z Regulaminem nr 107 EKG/ONZ wysokości podłogi od powierzchni ziemi max 340 mm na progu (stopniu) drzwi.

#### **Pytanie nr 21**

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, punkt 11.6 pisze:

*Osuszacz, odolejacz, zawór bezpieczeństwa i zawór ECAS umieszczone w miejscach umożliwiającym łatwy dostęp z zewnątrz pojazdu w warunkach jego normalnej eksploatacji, tzn. niewymagające korzystania z podnośnika lub kanału obsługowego.*

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania umieszczenia zaworów ECAS przy osiach w podwoziu pojazdu. Jest to rozwiązanie stosowane przez nas w tysiącach wyprodukowanych autobusów oraz konstrukcyjnie zalecane.

**Odpowiedź zamawiającego:** Odpowiedź jak w pyt. 64.

#### **Pytanie nr 22**

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, punkt 11.7 pisze:

*Wszystkie elementy układu pneumatycznego (w szczególności osuszacz, odolejacz, zawór bezpieczeństwa, zawór ECAS, zawory hamulcowe), odpowiednio zabudowane lub umieszczone w sposób zapewniający ochronę przed bezpośrednim wpływem warunków atmosferycznych i innych zewnętrznych (np. lodu, śniegu, błota, środkami chemicznymi do posypywania dróg itp.).*

Proszę o potwierdzenie, że przewody układu pneumatycznego i zawory ECAS mogą być umieszczone w podwoziu bez zastosowania dodatkowych obudów. Jest to rozwiązanie bezawaryjne, stosowane przez Wykonawcę.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający potwierdza, że dopuszcza rozwiązanie, w którym przewody układu pneumatycznego i zawory ECAS mogą być umieszczone w podwoziu bez zastosowania dodatkowych obudów. W związku z powyższym zamawiający dokona zmiany treści s.i.w.z.

### **Pytanie nr 23**

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, punkt 31.1 pisze:

*Izolowana, odkładana ręcznie rampa (pochylnia) dla wózków inwalidzkich, umiejscowiona w II drzwiach, o nośności co najmniej 300 kg.*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga aby rampa dla wózków inwalidzkich była izolowana. W autobusach zasilanych ON rozwiązanie to nie jest wymagane przepisami prawa.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający nie wymaga, aby rampa dla wózków inwalidzkich była izolowana. W związku z powyższym zamawiający dokona zmiany w pkt 31.1. Załącznika nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

### **Pytanie nr 24**

Zwracamy się z prośbą o przesunięcie terminu składania ofert, tak aby termin przypadał minimum na dzień 14 czerwca 2017 r.

W związku ze skomplikowaną kompletacją autobusów (szczególnie w urządzenia i systemy elektroniczne), konieczny jest czas na dodatkowe uzgodnienia z dostawcami poszczególnych elementów wyposażenia. Bardzo duża ilość postępowań przetargowych na autobusy, ogłoszonych w pierwszym kwartale 2017 roku powoduje wydłużenie czasu oczekiwania na oferty od poddostawców.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że powyższe pytanie nie jest pytaniem dot. wyjaśnienia treści s.i.w.z. Zamawiający poniżej dokonał zmiany treści s.i.w.z. i wydłużył termin składania i otwarcia ofert na **1 czerwca 2017 r.** godzina składania i otwarcia ofert pozostaje bez zmian.

### **Pytanie nr 25**

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt 25.6 str. 53

*„Zamawiający wymaga zapewnienia możliwości eksportu do autokomputera całego rozkładu jazdy (bazy rozkładów) oraz dodatkowo możliwość dodania lub zmiany rozkładu jazdy jednej lub grupy linii bez konieczności ponownego importu danych obejmujących cały rozkład jazdy (bazę rozkładów).”*

Pytanie:

Czy Zamawiający ma na myśli możliwość wprowadzenia przez dyspozytora, czasowych zmiany w realizowanym rozkładzie jazdy, np. w przypadku wprowadzenia odjazdu na linii, bez wprowadzania tych zmian na stałe do rozkładu jazdy ?

**Odpowiedź zamawiającego:** Tak, Zamawiający ma na myśli możliwość wprowadzenia przez dyspozytora, czasowych zmiany w realizowanym rozkładzie jazdy, np. w przypadku wprowadzenia odjazdu na linii, bez wprowadzania tych zmian na stałe do rozkładu jazdy.

### **Pytanie nr 26**

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt 29.1 str. 63

*„ Ponadto 1 głośnik zewnętrzny informacyjno-lokalizacyjny dla osób niedowidzących umieszczony w okolicy I drzwi (dostosowany do współpracy z systemem informacji pasażerskiej).”*

Pytanie :

Prosimy o informację w jakich sytuacjach jest uruchamiana zapowiedź zewnętrzna dla osób niedowidzących?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że zewnętrzny głośnik informacyjno-lokalizacyjny ma być przygotowany do współpracy z systemem polegającym na wywoływaniu zapowiedzi głosowych specjalnym pilotem przez osoby niewidome. Wdrożenie tego systemu jest planowane na lata kolejne. Montaż głośników na etapie produkcji pozwoli na uniknięcie ingerencji w konstrukcję pojazdu w przypadku konieczności instalowania głośników w późniejszym czasie.

### **Pytanie nr 27**

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt 22.4.2 oraz pkt 25.4.2 str. 26

25.4.2. Zapis zarejestrowanego obrazu na twardym dysku o pojemności zapewniającej magazynowanie obrazu z okresu min. 30 dni pracy przy załączeniu wszystkich kamer (dysk umieszczony w wymowanej kieszeni zamykanej na klucz).

25.4.7. Rejestrator monitoringu musi być wyposażony w min. 2 dyski twarde 2,5" min. 2TB w specjalnej kieszeni. Pojemność twardych dysków – przy zachowaniu określonych parametrów nagrania obrazu oraz po uwzględnieniu wybranej przez Wykonawcę metody kompresji obrazu – musi pomieścić min. 400 godzin ciągłego nagrania ze wszystkich kamer oraz zapis dźwięku;



Pytania :

Czy Zamawiający wymaga, aby rejestrowany na dyskach był materiał wideo i fonia przez 30 dni czy też ma być pomieszczony materiał obejmujący 400 godzin zapisu materiału wideo i fonii?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsługa założonych funkcjonalności i zapewnienie magazynowania obrazu z okresu min. 30 dni pracy przy załączeniu wszystkich kamer oraz zapis dźwięku na dysku/dyskach umieszczonych w rejestratorze. W dniu 28/04/2017 zamawiający dokonał stosownej zmiany w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

#### **Pytanie nr 28**

Zał. nr 1 do SIWZ pkt 22.6 str. 29

*„Wyświetlacz LCD podglądu rejestrowanego obrazu. Ciekłokrystaliczny kolorowy wyświetlacz LCD, typu TFT - dotykowy, o przekątnej min. 8" powinien posiadać adaptery umożliwiające montaż w kabinie kierowcy w miejscu dogodnym dla kierującego pojazdem z możliwością płynnej regulacji monitora w płaszczyźnie pionu i poziomu, podgląd obrazu dzielonego. Monitor musi pełnić funkcję panelu informacyjnego przekazującego kierowcy o błędach i awariach systemu monitoringu jak np. brak nagrywania itp. „*

Pytania :

- Ze względu na poprawę ergonomii stanowiska pracy kierowcy oraz na ograniczenie kosztów rozwiązania, prosimy o odpowiedź, czy Zamawiający dopuszcza realizację funkcji podglądu na ekranie komputera pokładowego, dysponującego ekranem min. 10" i umożliwiającego wyświetlanie obrazu z kamer w sposób opisany w SIWZ (w sposób automatyczny ze wskazanych kamer, po otwarciu drzwi autobusu i wyłączany po zamknięciu drzwi, po włączeniu lub wyłączeniu biegu wstecznego)?
- Prosimy o potwierdzenie, że informacja o błędach i awariach systemu monitoringu może być wyświetlana na ekranie komputera pokładowego.
- Prosimy o potwierdzenie, że dopuszczalna jest realizacja dodatkowej funkcjonalności podglądu na ekranie komputera pokładowego, włączanego po ręcznym wybraniu dedykowanego przycisku wirtualnego do podglądu kamer na ekranie komputera pokładowego.
- Prosimy o potwierdzenie, że dopuszczalna jest realizacja dodatkowej funkcjonalności podglądu obrazu na ekranie komputera pokładowego, wyłączanego po ręcznym wybraniu dedykowanego przycisku wirtualnego na ekranie komputera pokładowego.

**Odpowiedź zamawiającego:** Tak, zamawiający dopuszcza m.in. ww. rozwiązania wskazane przez wykonawcę. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsługa założonych funkcjonalności systemu.

#### **Pytanie nr 29**

Zał. nr 1 do SIWZ pkt 22.9.7 str. 30

*„25.9.7. w ramach przedmiotu zamówienia Wykonawca dostarczy dedykowane oprogramowanie na potrzeby zgrywania materiału drogą bezprzewodową WiFi o częstotliwości 5 Ghz na zajezdni oraz zapewni niezbędną do tego infrastrukturę postaci anten i serwera na który zrucane będą nagrania. „*

Pytania :

- Prosimy o informację, czy poza dostarczeniem serwera Zamawiający wymaga zbudowania sieci WiFi 5GHz na zajezdni.?
- Jeśli tak to jakie szczegółowe prace i dostawy (np. liczba anten, prace sieciowe) są w tym zakresie wymagane?
- Czy system monitoringu oraz system informacji pasażerskiej mają lub powinny korzystać z jednej anteny WiFi/GSM?

W monitoringu opisana jest antena działająca w 5GHz a w SIP-ie nie ma takiego wymogu wymagana jest współpraca z obecnie działającym systemem zajezdniowym (pasmo 2.4GHz).

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga zainstalowania minimum 2 anten na terenie zajezdni MPK, umożliwiających przesyłanie nagrań. Pojemność i parametry serwera muszą zapewnić stabilną pracę i możliwość przechowywania zapisanych nagrań przez okres 10 dni ze wszystkich dostarczonych w niniejszym zamówieniu pojazdów. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsługa założonych funkcjonalności.

W dniu 28/04/2017 zamawiający dokonał zmiany zapisów dotyczących zastosowanej częstotliwości w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

**Pytanie nr 30**

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt 24.2 str. 46

„Sterownik połączony jest z kasownikami łączem RS-485”.

Pytania :

Prosimy o odpowiedź, czy do sterowania kasowników KBE w odnośnych autobusach może być użyty interfejs LAN?, przy zapewnieniu, że dostarczony kasownik będzie również posiadał i mógł być sterowany za pośrednictwem magistrali RS-485?

**Odpowiedź zamawiającego:** Tak, może być użyty interfejs LAN. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsługa założonych funkcjonalności systemu.

**Pytanie nr 31**

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt 24.6 str. 47

„Posiada 2 sloty SAM zgodne z ISO 7816”

Pytanie :

Prosimy o informację, czy dostawca ma dostarczyć karty SAM, czy też zabezpiecza je Zamawiający?

**Odpowiedź zamawiającego:** Karty SAM dostarcza wykonawca. W dniu 28/04/2017 zamawiający dokonał zmiany treści Załącznika nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

**Pytanie nr 32**

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt 24.7 ust. 4 str. 49

„4) Przekazuje co najmniej jeden raz dziennie lub w określonych przez Zamawiającego odstępach czasu, dane o transakcjach z kasowników, do serwera systemu centralnego za pośrednictwem modemu GSM/GPRS/EDGE ...”

Pytania :

- a) Jeśli przekaz danych ma się odbywać raz dziennie to czy wymagany jest transfer kanałem WiFi na zajezdni czy kanałem GSM/GPRS/EDGE?
- b) Prosimy o informację, czy karty SIM do łączności GSM/GPRS/EDGE oraz koszty transmisji i wymagany pakiet danych zabezpiecza Zamawiający?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga zgodnie z SIWZ. Zamawiający wymaga przesyłania informacji co najmniej raz dziennie lub w określonych (konfigurowanych) przez Zamawiającego odstępach czasu. Wobec tego transmisja danych musi być zapewniona obydwoma kanałami.

Koszty transmisji danych GSM/GPRS/EDGE/LTE oraz pakiety danych zapewnia Zamawiający.

**Pytanie nr 33**

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt 24.7 ust. 14 str. 51

„ 14) Umożliwia w sposób bezpośredni (na żądanie Zamawiającego) wysyłanie plików zapowiedzi głosowych do wybranych pojazdów. „

Pytania :

- a) Prosimy o informację, czy realizacja niniejszej funkcjonalności ma się odbywać kanałem WiFi na zajezdni czy kanałem GSM/GPRS/EDGE?
- b) Prosimy o informację, czy opisane pliki służą aktualizacji bazy zapowiedzi głosowych komputera pokładowego?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga zapewnienia możliwości transmisji danych kanałem WiFi na zajezdni, jednak musi istnieć możliwość przesłania wybranych danych kanałem GSM do wybranego/wskazanego pojazdu.

**Pytanie nr 34**

Załącznik nr 1 do SIWZ pkt 25.6 str. 54

*„Zamawiający wymaga zapewnienia możliwości:*

- wysłania informacji do kierowcy – w formie komunikatu – o niespodziewanym objeździe
- chwilowej zmianie rozkładu jazdy związanej z niezaplanowaną okolicznością – oraz powrót do realizacji stałego rozkładu jazdy (realizowana przez koordynatora za pośrednictwem oprogramowania uruchamianego w przeglądarce www). Zmiana powinna odbywać się metodą przeciągnięcia trasy widocznej na mapie.
- sprawdzenia poprawności komunikacji pomiędzy pojazdem a centrum sterowania (np. poprzez wysłanie krótkiego sygnału (żądania) wraz ze zwrotną informacją do systemu.
- wyświetlenia informacji o pojeździe (w systemie centralnym oraz mapie dla pasażera) w zakresie: klimatyzacji, biletomatu, informacji o niskiej podłodze, ładowarce USB, łączności WIFI, itp
- wyświetlenia online na mapie systemu centralnego stanu urządzeń w pojeździe w zakresie: włączonej klimatyzacji, załączonego ogrzewania, temperatury w pojeździe, napełnienia pojazdu, chwilowej prędkości
- raportowania i wyświetlania informacji o punktualności w systemie centralnym w oparciu o pozycję GPS ze wsparciem drogi z uwzględnieniem poprawności przejazdu przez strefy przystankowe zlokalizowane na trasie pojazdu
- raportowanie niepoprawnej trasy przejazdu wspierane pozycją GPS i przejazdem przez strefę przystankową

Zastosowana technologia powinna zapewniać komunikację ze wszystkimi systemami jednocześnie. Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia systemu po stronie odbiorczej wraz z oprogramowaniem, pozwalającym na wymianę danych pomiędzy systemami informatycznymi a sterownikiem.”

Pytania :

- a) Prosimy o potwierdzenie, że wymagana funkcjonalność SIWZ dotyczy przedmiotowych 15 nowo dostarczanych trolejbusów?
- b) Prosimy o potwierdzenie, że wymagane dane cyfrowe, wymagane do przekazania, muszą być udostępniane przez producenta pojazdu z cyfrowej magistrali CAN lub OBD pojazdu lub przez nowo dostarczane urządzenia pokładowe.
- c) Prosimy o informację, czy dostawca ma rozbudować istniejący system nadzoru i mapowy o wymagane nowe funkcjonalności, czy ma dostarczyć rozwiązanie separowane dla obsługi tych funkcjonalności dla przedmiotowych 15 nowo dostarczanych trolejbusów?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający potwierdza, że wymagana funkcjonalność ma dotyczyć w szczególności przedmiotowego zamówienia. Rozszerzenie powinno również objąć istniejący system nadzoru i mapowy, jeśli obecnie funkcjonujące urządzenia mają dostępne wymagane dane wówczas musi być możliwość ich prezentacji. Jeśli rozszerzenie systemu opiera się o dane słownikowe, wówczas dane takie muszą być widoczne w obecnie użytkowanym systemie.

Dane cyfrowe wymagane do przekazania muszą być udostępnione przez producenta pojazdu z cyfrowej magistrali CAN lub OBD pojazdu lub przez nowo dostarczane urządzenia pokładowe.

Wykonawca ma rozbudować istniejący system nadzoru i mapowy o wymagane nowe funkcjonalności.

#### **Pytanie nr 35**

Zał. nr 1 do SIWZ pkt 25.6 str. 55

*„Zamawiający wymaga unifikacji oprogramowania komputera pokładowego we wszystkich pojazdach.”*

Unifikacji mogą podlegać komputery pokładowe identyczne co do posiadanych parametrów technicznych, o ile dostawca jest w posiadaniu kodu źródłowego oprogramowania.

Pytania :

- a) Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku, gdy oferowany komputer pokładowy, z racji wymaganych w SIWZ funkcjonalności musi posiadać dużo lepsze parametry techniczne i nowsze oprogramowanie oparte o inny system operacyjny, nie jest identyczny z już eksploatowanymi komputerami pokładowymi u Zamawiającego, zakres ujednolicenia oprogramowania będzie ograniczony np. do graficznego interfejsu obsługi, w szczególności nowo zaoferowane komputery pokładowe będą kompatybilne z obecnie funkcjonującym u Zamawiającego systemem plus będą

- spełniać opisane w SIWZ wymagania dodatkowe.
- b) Czy jeśli komputery pokładowe w aktualnie użytkowanych pojazdach, nie umożliwiają realizacji części wymagań zdefiniowanych w SIWZ, Zamawiający oczekuje ich wymiany na nowe?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający potwierdza, że w przypadku, gdy oferowany komputer pokładowy, z racji wymaganych w s.i.w.z. funkcjonalności musi posiadać dużo lepsze parametry techniczne i nowsze oprogramowanie oparte o inny system operacyjny, nie jest identyczny z już eksploatowanymi komputerami pokładowymi u Zamawiającego, zakres ujednolicenia oprogramowania będzie ograniczony do graficznego interfejsu obsługi, w szczególności nowo zaoferowane komputery pokładowe będą kompatybilne z obecnie funkcjonującym u Zamawiającego systemem i będą spełniać opisane w s.i.w.z. wymagania dodatkowe. Zamawiający wymaga tylko ujednolicenia w obecnie stosowanych rozwiązaniach raportowania i wyświetlania informacji o punktualności w systemie centralnym w oparciu o pozycję GPS ze wsparciem drogi z uwzględnieniem poprawności przejazdu przez strefy przystankowe zlokalizowane na trasie pojazdu, oraz komunikatów dźwiękowych przy odjeździe z przystanku przed czasem.

Zamawiający nie oczekuje wymiany dotychczas eksploatowanych urządzeń na nowe.

#### **Pytanie nr 36**

Zał. nr 1 do SIWZ pkt 28.6 ust 12 str. 49

„12) Otwarty system operacyjny. (Zamawiający dostarczy obraz systemu na płycie DVD).”

Pytanie :

Prosimy o informację co Zamawiający miał na myśli pisząc „Zamawiający dostarczy obraz systemu na płycie DVD”?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga dostarczenia obrazu systemu operacyjnego urządzenia na nośniku cyfrowym.

#### **Pytanie nr 37**

Zał. nr 1 do SIWZ pkt 29.2 a) str. 51

„- regulacja parametrów pracy (jaskrawość, kontrast, nasycenie kolorów, itp.) wyświetlacza LCD za pomocą bezprzewodowego interfejsu (brak elementów regulacyjnych dostępnych na zewnątrz obudowy panelu LCD),”

Dla sterowania wyświetlaczem LCD przewidzeli Państwo bezprzewodowy interfejs. Zastosowanie takiego interfejsu umożliwi dostęp do wskazanych parametrów osobom postronnym używającym np. pilotów uniwersalnych na podczerwień. W związku z tym prosimy o zmianę lub usunięcie tego zapisu.

Pytanie :

Prosimy o informację co Zamawiający dopuszcza ustawienie parametrów obrazu (jaskrawość, kontrast, nasycenie kolorów) przed dostawami monitorów LCD i rezygnację z ustawiania poprzez interfejs bezprzewodowy.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że dopuszcza ustawienie parametrów obrazu (jaskrawość, kontrast, nasycenie kolorów) przed dostawami monitorów LCD i rezygnację z ustawiania poprzez interfejs bezprzewodowy. Jednocześnie wymagana jest możliwość ustawienia ww. parametrów poprzez panel znajdujący się na obudowie monitora w miejscu niewidocznym dla pasażera, umożliwiającą zmianę parametrów bez demontażu tablicy. Zamawiający w dniu 28/04/2017 dokonał stosownej zmiany w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

#### **Pytanie nr 38**

Zał. nr 1 do SIWZ pkt 26.2.16

Pytanie :

W punkcie tym skazano że automat ma mieć dodatkowe złącze Ethernet, w związku z tym czy automat biletowy ma być połączony do systemu informacji pasażerskiej, jeżeli tak to jakie dane mają być przesyłane przez to złącze?



**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający nie przewiduje podłączenia automatu biletowego do systemu informacji pasażerskiej.

**Pytanie nr 39**

Zał. nr 1 do SIWZ pkt 29.2 a) str. 51

Pytanie :

- a) W punkcie tym wskazują Państwo, że do komputera sterującego wizyjną informacją pasażerską mają być wgrywane pliki wideo (MPEG4 oraz MPEG2) jednocześnie odwołują się Państwo do załącznika nr 1 określające szczegółowe wymagania dotyczące funkcjonalności systemu informacji pasażerskiej, w którym to nie ma uwzględnionego miejsca, gdzie ma to być wyświetlane.

W związku z tym prosimy o wskazanie obszaru na tablicy LCD w którym mają być umiejscowione pliki wideo lub anulowanie tego zapisu.

- b) Dla panelu LCD wskazali państwo interfejsy RS485, RS422 oraz CAN do współpracy z jednostką sterującą. Przez te interfejsy nie da się przesyłać danych graficznych. Dane te powinny być przesyłane poprzez interfejs wideo (HDMI/DVI/VGA lub LAN).

W związku z tym prosimy o zmianę i uzupełnienie zapisu uwzględniając niniejsze uwagi.

**Wyjaśnienia dodatkowe:**

Urządzenia elektroniczne dla pojazdów samochodowych muszą spełniać wymagania normy: PN-S-76020 „Pojazdy drogowe. Urządzenia elektroniczne pojazdów samochodowych. Ogólne wymagania i metody badań”

lub równoważnych norm europejskich. np:

ISO 16750-1:2003, Road vehicles — Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment — Part 1: General

ISO 16750-2:2012, Road vehicles — Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment — Part 2: Electrical loads

**Odpowiedź zamawiającego:** W odpowiedzi na pierwszą część pytania (nr 1), Zamawiający informuje, że rezygnuje z możliwości wgrywania do komputera sterującego wizyjną informacją pasażerską plików wideo (MPEG4 oraz MPEG2). W odpowiedzi na drugą część pytania (nr 2), Zamawiający zgadza się z wykonawcą odnośnie przesyłu danych przez interfejs wideo (HDMI/DVI/VGA lub LAN) oraz dokonał w dniu 28/04/2017 stosownej modyfikacji w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

**Pytanie nr 40**

Dot. Pkt.24.6 SIWZ

„Kasownik dualny (z obsługą karty i biletu papierowego) obsługujący istniejące karty KBE w ramach niniejszego zamówienia spełniać musi opisane poniżej wymagania:

- 1) Zasilanie: 16,8 do 36 VDC.”

Pytanie 1 do Pkt.24.6 SIWZ

Czy nominalne napięcie zasilania kasownika wynosi 24V/DC?

Czy zamawiający akceptuje zgodność z normą PN-S-76020 dotyczącą zakresu napięcia zasilania od 18V/DC do 30V/DC (75%Un do 125%Un)?

Czy zamawiający akceptuje zgodność z normą ISO 16750-2:2012, Road vehicles — Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment — Part 2: Electrical loads, dotyczącą zakresu napięcia zasilania min 18V/DC do max 32V /DC?

Pytanie 2 do Pkt.24.6 SIWZ

Sterowniki obsługujące dostarczone w ramach niniejszego zamówienia kasowniki, spełniać musi opisane poniżej wymagania:

- 1) Napięcie zasilające 16,8 ÷ 36 VDC.

Czy nominalne napięcie zasilania sterowników wynosi 24V/DC?

Czy zamawiający akceptuje zgodność z normą PN-S-76020 dotyczącą zakresu napięcia zasilania od 18V/DC do 30V/DC (75%Un do 125%Un)?

Czy zamawiający akceptuje zgodność z normą ISO 16750-2:2012, Road vehicles — Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment — Part 2: Electrical loads, dotyczącą zakresu napięcia zasilania min 18V/DC do max 32V /DC?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający zaakceptuje rozwiązania zgodne z normami dotyczącymi urządzeń elektronicznych dla pojazdów samochodowych w tym wskazane przez wykonawcę normy. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsłużenie założonych funkcjonalności oraz zgodności zastosowanych rozwiązań z obowiązującymi przepisami. Zamawiający nie wskazuje nominalnych napięć zasilania poszczególnych urządzeń, a określił jedynie przedział w jakim nominalne zasilanie powinno się znaleźć.

#### **Pytanie nr 41**

Dot. Pkt.25.6 SIWZ

Komputer pokładowy spełniać musi opisane poniżej wymagania:

1) Napięcie zasilające 16,8 ÷ 36 VDC.

Pytanie 3 do Pkt.25.6 SIWZ

Czy nominalne napięcie zasilania komputera pokładowego wynosi 24V/DC?

Czy zamawiający akceptuje zgodność z normą PN-S-76020 dotyczącą zakresu napięcia zasilania od 18V/DC do 30V/DC (75%Un do 125%Un)?

Czy zamawiający akceptuje zgodność z normą ISO 16750-2:2012, Road vehicles — Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment — Part 2: Electrical loads, dotyczącą zakresu napięcia zasilania min 18V/DC do max 32V /DC

Dot. Pkt.26.2.2 SIWZ

a) Panel LCD wizyjnej informacji pasażersko-reklamowej:

- zakres napięcia zasilającego –od16VDC do 48V DC,

b) Komputer sterujący wizyjną informacją pasażersko-reklamową:

- zakres napięcia zasilającego - od 16V DC do 48V DC

Pytanie 4 do Pkt.26.2.2 SIWZ a); b)

Czy nominalne napięcie zasilania Panelu LCD komputera sterującego wynosi 24V/DC?

Czy zamawiający akceptuje zgodność z normą PN-S-76020 dotyczącą zakresu napięcia zasilania od 18V/DC do 30V/DC (75%Un do 125%Un)?

Czy zamawiający akceptuje zgodność z normą ISO 16750-2:2012, Road vehicles — Environmental conditions and testing for electrical and electronic equipment — Part 2: Electrical loads, dotyczącą zakresu napięcia zasilania min 18V/DC do max 32V /DC?

dot. 26.2.2 a)

"- interfejsy RS485, RS422, CAN, do współpracy z jednostką sterującą - sterowanie i diagnostyka"

Obecnie najbardziej uniwersalnym i powszechnie stosowanym interfejsem jest interfejs LAN (Ethernet) umożliwiający przesyłanie danych diagnostycznych, pełne sterowanie i aktualizację oprogramowania.

Wspomniane w wymaganiach interfejsy posiadają pewne ograniczenia w stosunku do sieci LAN dlatego też proszę o modyfikację zapisu na:

- interfejsy do współpracy z jednostką sterującą - sterowanie i diagnostyka po sieci LAN (Ethernet)

dot. 26.2.2 a)

"- regulacja parametrów pracy (jaskrawość, kontrast, nasycenie kolorów, itp.) wyświetlacza LCD za pomocą bezprzewodowego interfejsu (brak elementów regulacyjnych dostępnych na zewnątrz obudowy panelu LCD),"

Czy zamawiający dopuszcza regulację parametrów poprzez pokładowa sieć LAN (dostęp poprzez menu serwisowe). Stosowanie bezprzewodowego interfejsu rodzi ryzyko nieuprawnionego dostępu i zmiany parametrów wyświetlacza LCD. Dlatego też proszę o zmianę zapisu na:

"- regulacja parametrów pracy (jaskrawość, kontrast, nasycenie kolorów, itp.) wyświetlacza LCD za pomocą bezprzewodowego interfejsu lub poprzez serwisowe złącze pokładowej sieci LAN (brak elementów regulacyjnych dostępnych na zewnątrz obudowy panelu LCD),"

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający zaakceptuje rozwiązania zgodne z normami dotyczącymi urządzeń elektronicznych dla pojazdów samochodowych w tym wskazane przez wykonawcę normy. Zamawiający nie narzuca technologii Wykonawcy. Do zadań Wykonawcy należy obsłużenie założonych funkcjonalności oraz zgodności zastosowanych rozwiązań z obowiązującymi przepisami. Zamawiający nie wskazuje nominalnych napięć zasilania poszczególnych urządzeń, a określił jedynie przedział, w jakim nominalne zasilanie powinno się znaleźć.

Zamawiający w zapisach punktu 26.2.2 określił jedynie minimalne parametry urządzeń wobec powyższego nie narzuca sposobu współpracy z jednostką sterującą ograniczoną do wymienionych interfejsów. Wykonawca może zastosować również nowocześniejsze rozwiązania.

Równocześnie Zamawiający informuje, iż w dniu 28/04/2017 dokonał modyfikacji załącznika nr 1 do s.i.w.z – Specyfikacja techniczna autobusów w zakresie regulacji parametrów pracy wyświetlacza LCD. Wymagana jest możliwość ustawienia parametrów poprzez panel znajdujący się na obudowie monitora w miejscu niewidocznym dla pasażera, umożliwiającą zmianę parametrów bez demontażu tablicy.

#### **Pytanie nr 42**

Zamawiający w pkt 4.1 „System gaśniczy do samoczynnego (automatycznego) wykrywania i gaszenia ognia w komorze silnika.” wymaga wyposażenia komory silnika w instalację samogaszącą spełniającą niżej wymienione wymagania:

**wyposażony w przewód detekcyjny ułożony w komorze silnika oraz w miejscach najbardziej podatnych na zapalenie się (pompa paliwowa, filtry, przewody paliwowe, kolektor wydechowy i dolotowy, węzownica sprężarki itp.). Dopuszcza się zastosowanie systemu gaszenia pożaru w komorze silnika, w którym detekcja funkcjonuje na zasadzie elektrycznej z wykorzystaniem liniowego czujnika temperatury pod warunkiem, że system gaśniczy będzie również działał po utracie zasilania elektrycznego**

**- butla z środkiem gaśniczym, którym jest roztwór wody o temperaturze krzepnięcia  $\leq - 35$  stopni Celsjusza. Zalecane jest gaszenie przy pomocy mgły wodnej. Nie dopuszcza się zastosowania proszku gaśniczego jako środka gaśniczego.**

**W aktualnym zapisie żaden system gaśniczy nie spełnia tych wymogów, gdyż zostały uwzględnione sprzeczne i pomieszane ze sobą cechy systemów DAFO – detekcja elektryczna i Fogmaker – Mgła wodna.**

Homologacja każdego autobusu definiuje, że właściwym medium gaszącym potencjalne pożary jest właśnie środek gaśniczy – i właśnie w ten środek każdy producent doposaża pojazdy (mówią też o tym inne zapisy SIWZ, dotyczące wyposażenia pojazdu w gaśnice). Potencjalne pożary, mogące wystąpić w chronionej strefie komory silnika wyczerpują zapisy z grup pożarów A, B oraz C – gdzie tylko systemy proszkowe z wymienionych są w stanie je ugasić.

Jednocześnie zapis w specyfikacji wyklucza możliwość zastosowania innych metod detekcji, niż elektryczna, co bezpośrednio wpływa na wysokość strat i zniszczeń w sytuacji wystąpienia pożaru. Zastosowanie błyskawicznie działającej detekcji pneumatycznej powoduje, że powstałe straty zredukowane są do minimum, co bezpośrednio minimalizuje koszty naprawy pojazdu po pożarze.

**W trosce o bezpieczeństwo Państwa autobusów, jak i bezpieczeństwo pasażerów nimi podróżujących zwracamy się z zapytaniem, czy Zamawiający dopuści system instalacji samogaszącej, w której:**

**- zastosowano detekcję liniową pneumatyczną,**

**- w której środkiem gaśniczym będzie proszek zmagazynowany w gaśnicy, ilość proszku 6kg- który to proszek wystarczy na 20 m<sup>3</sup> objętości, a więc wielokrotnie więcej niż ww wymóg Zamawiającego.**

Argumentujemy, że oferowany system gaśniczy w działający w oparciu o środek gaśniczy w postaci proszku jest:

1) znacznie skuteczniejszy w działaniu niż wymagany przez Zamawiającego system w działający w oparciu o ciecz czego dowodem jest zdolność do gaszenia pożarów ABC (w zakresie 34A, 233B oraz C, podczas gdy zakres dla mgły wodnej w przypadku pożarów grupy A ograniczony jest do 13A, a B i C określany jest ogólnikowo do zakresu ograniczonego)

2) znacznie tańszy w długoletniej eksploatacji niż systemy działające w oparciu o ciecz co ma szczególne znaczenie Zamawiającego albowiem to Zamawiający ponosić będzie koszty eksploatacji i serwisu systemu,

3) jest z powodzeniem eksploatowany w Polsce w autobusach komunikacji miejskiej – nasza firma dostarczyła na rynek ponad 2000 systemów, z czego ponad 400 to systemy najnowszej generacji FiwaGuard wyposażone w system diagnostyczny II generacji. Kolejnych kilkaset systemów jest już zamówionych.

Uwzględniając powyższe zwracamy się z uprzejmą prośbą o dopuszczenie systemu samogaszącego komorę silnika działającego w oparciu o ww cechy ( środek gaśniczy proszek detekcja pneumatyczna) oraz spełniającego wszelkie pozostałe wymagania Zamawiającego .

Podkreślamy , że ewentualne dopuszczenie ww systemu nie jest dla Zamawiającego równoznaczne z decyzją związaną z zakupem takiego systemu natomiast umożliwi Zamawiającemu dokonanie wyboru systemu podczas kompletacji zakupowanego autobusu.

Brak dopuszczenia rodzimego pochodzenia systemu gaśniczego stanowi w naszej ocenie rażące ograniczenie konkurencyjności.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z. Zamawiający ponadto wyjaśnia, że nie wskazał jakie zaleca rozwiązanie techniczne detekcji, wskazał jedynie że dopuszcza detekcję funkcjonującą na zasadzie elektrycznej.

#### **Pytanie nr 43**

Jaki jest średni roczny przebieg Autobusów tego samego typu użytkowanych przez Zamawiającego?

**Odpowiedź zamawiającego:** Średnioroczny przebieg autobusów użytkowanych przez MPK Lublin waha się w przedziale 60 000 km- 70 000 km.

#### **Pytanie nr 44**

Zamawiający w załączniku 1 do umowy, par. 1 ust. 4, napisał:

„Wykonawca (gwarant) udziela Zamawiającemu gwarancji na przedmiot umowy na warunkach określonych w s.i.w.z. tj:

(...)

3) .....(nie mniej niż 5 lat)na powłokę lakierniczą nadwozia)”

Prosimy doprecyzować, że wymóg gwarancji na powłokę lakierniczą nadwozia, dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający potwierdza, że wymóg gwarancji na powłokę lakierniczą nadwozia, dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych.

#### **Pytanie nr 45**

Zamawiający w załączniku 1 do umowy, par. 4 ust. 12 napisał:

W ramach zawartej umowy Wykonawca zobowiązany jest na zasadach określonych w ust. 2-10 do nieodpłatnego usuwania wad masowych, które ujawniły się w dostarczonych Autobusach w okresie gwarancji, a także w okresie 10 miesięcy od daty upływu gwarancji.

Zamawiający wymaga usuwania wad masowych, które ujawniły się w okresie 10 miesięcy od daty upływu gwarancji. Wymóg ten w zakresie wad masowych oznacza wydłużenie gwarancji. Standardowo uznaje się, że po okresie gwarancji należy usunąć wady które się ujawniły w okresie gwarancji. Zatem prosimy o zmianę zapisu i wykreślenie wymogu usuwania wad które ujawniły się w okresie 10 miesięcy od daty upływu gwarancji.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający podtrzymuje dotychczasowy zapis § 4 ust. 12 Załącznika nr 1 do umowy „Warunki gwarancji i serwisu”. Należy wskazać, że przedmiotowy zapis odnosi się jedynie do „wad masowych”, których wystąpienie może powodować poważne straty dla Zamawiającego (wyłączenie większej ilości autobusów z eksploatacji), tym samym jego zachowanie jest zasadne.

#### **Pytanie nr 46**

Zamawiający w załączniku 1 do umowy, par. 5 ust. 1 napisał:



Pomimo udzielonej autoryzacji, w okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest również do wykonywania napraw nieobjętych gwarancją (w tym powypadkowych) a zgłoszonych przez Zamawiającego. Wykonawca zobowiązany jest odebrać Autobus do naprawy, naprawić i dostarczyć po naprawie do miejsca wskazanego przez Zamawiającego, w czasie przewidzianym w katalogu standardowych czasów napraw na daną operację, o których mowa w ust. 2. Czas wykonania naprawy liczony jest od daty zgłoszenia. Koszty naprawy oraz części zostaną pokryte przez Zamawiającego.

4.1. W obecnym brzmieniu zapis nie pozostawia możliwości zwiększenia czasu naprawy o czas wymagany na transport Autobusu. Czas ten należy uwzględnić. Prosimy o rozszerzenie zapisu, że Czas wykonania naprawy liczony jest od daty zgłoszenia, i może być powiększony o czas wymagany na transport Autobusu przed naprawą i po naprawie.

4.2. Prosimy doprecyzować, że koszty naprawy, koszty części, oraz koszty transportu naprawianego pojazdu zostaną pokryte przez Zamawiającego.

4.3. Zamawiający wymaga odbioru pojazdu do naprawy, co ogranicza możliwość naprawy tylko do naprawy poza terenem Zamawiającego. Nie wszystkie naprawy wymagają transportu pojazdu do serwisu Wykonawcy. Dlatego prosimy o dopuszczenie, możliwości wykonywania napraw w miejscu postoju pojazdu przez mobilny serwis Wykonawcy. Rozwiązanie takie jest bardzo często stosowane w zakresie wykonywania napraw pojazdów transportu publicznego.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wprowadził stosowne zmiany w § 5 ust. 1 Załącznika nr 1 do umowy „Warunki gwarancji i serwisu” w dniu 28.04.2017 r. uwzględniające wniosek Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 47**

Zamawiający w załączniku 7 do SIWZ, par. 10 ust. 1 napisał:

Wykonawca udziela Zamawiającemu pełnej autoryzacji wewnętrznej na wykonywanie wszystkich prac obsługowo – naprawczych (mechanicznych i elektrycznych), wszystkich zespołów i podzespołów Autobusu, w zakresie obejmującym w szczególności:

- 1) obsługi techniczne,
- 2) naprawy bieżące (gwarancyjne, pogwarancyjne oraz nie objęte gwarancją),
- 3) naprawy powypadkowe wraz z naprawą kratownicy.

Prosimy o potwierdzenie, że udzielona autoryzacja będzie zgodna z zakresem prac określonych w załączonym projekcie umowy serwisowej.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowy zakres i warunki autoryzacji (w tym zakres prac) zostanie uregulowany przez Strony w umowie, o której mowa w § 10 ust. 4 i ust. 5 „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.).

#### **Pytanie nr 48**

Zamawiający w załączniku 2 do umowy, par. 2 ust. 4, oraz w umowie par 10 ust. 11 napisał:

Szkolenie pracowników zaplecza technicznego musi obejmować nadanie uprawnień (kodów) dla 7 pracowników, jeżeli są one potrzebne do pełnej obsługi programów diagnostycznych np. do ustawienia układu zawieszenia Autobusu.

Prosimy o potwierdzenie, że należy dostarczyć jeden zestaw diagnostyczny do którego kody dostępu należy nadać 7 osobom.

**Odpowiedź zamawiającego:** Nadanie uprawnień (kodów dostępu), o których mowa w w § 10 ust. 10 „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.) i § 2 ust. 4 załącznika nr 2 do Umowy „Ramowe warunki autoryzacji” dotyczy urządzeń i programów diagnostycznych określonych w § 6 i § 7 „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.), niezbędnych do prawidłowej obsługi autobusów. Tym samym nadanie uprawnień dla 7 pracowników nie dotyczy ilości zestawów diagnostycznych, które Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć w ramach umowy.

#### **Pytanie nr 49**

Zamawiający w załączniku 2 do umowy, par. 2 ust. 5, oraz w umowie par 10 ust. 12 napisał:

Szkolenie, o którym mowa w ust. 10 powinno rozpocząć się nie później niż w dniu dokonania dostawy Autobusów, o której mowa w § 2 ust. 6 Umowy i zakończyć sukcesywnie w terminie 30 dni roboczych od daty rozpoczęcia. Szczegółowe terminy szkoleń Strony ustalą w trybie roboczym.

Prosimy doprecyzować jakiego szkolenia dotyczy zapis, brak ust. 10.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że zapisy, o których mowa w § 10 ust. 11 „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.) oraz § 2 ust. 5 załącznika nr 2 do Umowy „Ramowe warunki autoryzacji” dotyczą szkolenia, o którym mowa w § 10 ust. 10 „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.).

#### **Pytanie nr 50**

Zamawiający w załączniku 2 do umowy, par. 2 ust. 6 napisał:

Wykonawca zobowiązuje się do udzielenia na wniosek Zamawiającego (niezwłocznie, nie później niż w terminie 2 dni kalendarzowych od dnia otrzymania wniosku) niezbędnych porad technicznych i informacji określających sposób i tryb postępowania przy przeprowadzaniu napraw i obsług technicznych.

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

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający w dniu 28.04.2017 r. wprowadził stosowną zmianę w § 2 ust. 7 załącznika nr 2 do Umowy „Ramowe warunki autoryzacji” precyzującą, że termin, o którym mowa w w/w przepisie odnosi się do dni roboczych (tj. dni od poniedziałku do piątku z wyłączeniem świąt oraz sobót i niedziel).

#### **Pytanie nr 51**

Zamawiający w załączniku nr 7 do SIWZ, par 5 ust. 2 punkt f) napisał:

„poświadczone za zgodność z oryginałem kopie kart gwarancyjnych poszczególnych podzespołów Autobusu, udzielone Wykonawcy przez ich producentów, wraz z ich tłumaczeniem na język polski”

Oraz w załączniku nr 7 do SIWZ, par. 8 ust. 3 napisał:

Okresy gwarancji na poszczególne główne podzespoły Autobusu udzielone Wykonawcy przez ich producentów na podstawie odrębnych dokumentów gwarancyjnych muszą być co najmniej równe okresom gwarancji zaoferowanym przez wykonawcę w ofercie.

Zamawiający wymaga wydłużonych okresów gwarancji na wybrane podzespoły, a nie każdy producent podzespołów poświadczają wymogi gwarancyjne narzucone przez Zamawiającego w zakresie czasu lub przebiegu, co może prowadzić do różnic pomiędzy deklaracją producenta podzespołu, a ofertą lub deklaracją producenta pojazdu. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony nawet jeśli w dostarczonych kartach gwarancyjnych deklarowany przez producenta podzespołu przebieg lub okres gwarancji będzie się różnił od oferowanego przez producenta pojazdu, a ewentualne ryzyko i konsekwencje z tego wynikające będzie ponosił producent pojazdu.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.) odnoszące się do okresów gwarancji na poszczególne główne podzespoły autobusu udzielonych Wykonawcy przez ich producentów. Należy wskazać, że przedmiotowe zapisy odnoszą się jedynie do głównych podzespołów autobusu, wymienionych w § 8 ust. 4 Umowy, ponadto okresy gwarancji stanowią jedno z kryteriów oceny ofert (podlegają punktacji). Tym samym ich zachowanie w Umowie jest uzasadnione.

#### **Pytanie nr 52**

Zamawiający w załączniku 1 do umowy, par. 1 ust. 4 napisał:

„4. Wykonawca (gwarant) udziela Zamawiającemu gwarancji na przedmiot Umowy na warunkach określonych w s.i.w.z. tj:

- 1) .....(nie mniej niż 24 miesiące) na cały pojazd bez limitu kilometrów,
- 2) .....(nie mniej niż 12 lat) na konstrukcję nośną i poszycie nadwozia,
- 3) .....(nie mniej niż 5 lat) na powłokę lakierniczą nadwozia,
- 4) .....(nie mniej niż 36 miesięcy) na instalację elektryczną, tj. wszystkie elementy instalacji elektrycznej, a w szczególności: wiązki elektryczne i urządzenia elektryczne oraz podpięte do

nich (kasowniki, automaty biletowe, system zliczania pasażerów, system informacji pasażerskiej, system GPS, pulpit kierowcy, oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne, silniki, zawory, przyciski, multipleksery, czujniki, styczniki, elektrozawory itp.),

5) ..... (nie mniej niż 300 000 km) na układ napędowy, w tym: tylny most napędowy automatyczną skrzynię biegów, silnik,

6) .....(nie mniej niż 300 000 km) na oś przednią i środkową Autobusu”

Ze względu na wymagane długie okresy gwarancji prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zgodzi się na wyłączenie z gwarancji materiałów, części i podzespołów eksploatacyjnych (np.: wkłady filtrów, paski klinowe, klocki hamulcowe, oleje, smary, płyny eksploatacyjne itp.) oraz części, które przy użytkowaniu ich zgodnie z przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi ulegają normalnemu zużyciu podczas eksploatacji autobusu lub partii autobusów takich jak:

- żarówki, świetlówki, diody świetlne, bezpieczniki,
- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe,
- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- pióra wycieraczek,
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych
- ogumienie (zastosowanie ma gwarancja producenta)
- akumulatory (zastosowanie ma gwarancja producenta)

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający w dniu 28.04.2017 r. wprowadził stosowne zmiany w § 6 Załącznika nr 1 do umowy „Warunki gwarancji i serwisu” – uwzględniające częściowo wniosek Wykonawcy.

#### **Pytanie nr 53**

Zamawiający w załączniku 1 do umowy, par. 1 ust. 4 pkt. 4 napisał:

„Wykonawca (gwarant) udziela Zamawiającemu gwarancji na przedmiot umowy na warunkach określonych w SIWZ, tj:

(...)

4) .....(nie mniej niż 36 miesięcy) na instalację elektryczną, tj. wszystkie elementy instalacji elektrycznej, a w szczególności: wiązki elektryczne i urządzenia elektryczne oraz podpięte do nich (kasowniki, automaty biletowe, system zliczania pasażerów, system informacji pasażerskiej, system GPS, pulpit kierowcy, oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne, silniki, zawory, przyciski, multipleksery, czujniki, styczniki, elektrozawory itp.),”

15.2. Zamawiający w tym kryterium wyspecyfikował dużą ilość zróżnicowanych elementów, dostarczanych przez różnych producentów, a producenci lub dostawcy tych elementów nie zawsze zapewniają identyczny okres i warunki gwarancji, dlatego prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza różne okresy gwarancji udzielone przez producentów tych elementów, a do oceny w postępowaniu Zamawiający przyjmie okres gwarancji zadeklarowany przez producenta Autobusu.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający dokonał zmiany treści s.i.w.z. w dniu 28.04.2017 r. Zamawiający w § 8 ust. 4 pkt 3 „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.) precyzuje, które elementy wchodzące w skład instalacji elektrycznej stanowią główne podzespoły autobusu. Gwarancje udzielone Wykonawcy przez producentów w/w elementów muszą być co najmniej równe okresowi gwarancji na instalację elektryczną zaofiarowanym przez Wykonawcę w ofercie. Należy wskazać, że zapis § 8 ust. 4 pkt 3 „wzoru Umowy” odnosi się jedynie do niektórych (głównych) elementów instalacji elektrycznej, ponadto oferowany przez Wykonawcę okres gwarancji na instalację elektryczną stanowi jedno z kryteriów oceny ofert (podlega punktacji). Tym samym zachowanie obowiązującego zapisu w Umowie jest uzasadnione.

#### **Pytanie nr 54**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 2 Liczba miejsc pasażerskich, ppkt. 2.1.

Czy Zamawiający dopuści autobus o liczbie: 38 miejsc siedzących?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że przychyliła się do proponowanego przez wykonawcę rozwiązania. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

#### **Pytanie nr 55**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 2 Liczba miejsc pasażerskich, ppkt. 2.2.

Ze względu na wymagane wyposażenie dodatkowe takie jak: klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej, okna przesuwne, itp., które znacznie zwiększają poprodukcyjną masę własną autobusu i mają bezpośredni wpływ na rozkład tej masy oraz ze względu na dopuszczalne maksymalne naciski na poszczególne osie autobusu, a w szczególności na oś tylną, prosimy o dopuszczenie autobusu klasy mega o całkowitej liczbie miejsc dla pasażerów nie mniejszej niż 137 osób?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że przychyła się do proponowanego przez wykonawcę rozwiązania. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany w Załączniku nr 1 do s.i.w.z. - Specyfikacja techniczna autobusów.

#### **Pytanie nr 56**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 4. Jednostka napędowa - silnik, ppkt. 4.4 System gaśniczy do samoczynnego (automatycznego) wykrywania i gaszenia ognia w komorze silnika.

- 1) Czy Zamawiający dopuści do zastosowania spełniającego wymogi Zamawiającego, certyfikowany przez światowe instytucje certyfikujące (w tym- FIA- Międzynarodową Federację Automobilową), system gaśniczy zainstalowany w komorze silnika, którego elementy składowe takie min. jak butla oraz siedem dysz gaśniczych są fabrycznie zabudowane na etapie produkcji autobusu?

Dysze gaśnicze rozmieszczone są w komorze silnika w okolicach miejsc najbardziej narażonych na zapalenie gwarantując tym samym szybkie i skuteczne gaszenie ognia.

- 2) Czy Zamawiający dopuści wymianę uszczelniaczy w butlach co cztery lata?

Wymiana uszczelniaczy bezpośrednio wpłynie na poprawę skuteczności działania systemu gaszenia w razie potrzeby jego użycia bez konieczności wymiany butli.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający nie wymaga, żeby system gaśniczy posiadał dodatkowe certyfikaty, wymaga natomiast, aby autobus kompletny spełniał wszystkie wymagania warunkujące dopuszczenie go do eksploatacji na terenie Polski, w tym posiadał świadectwo zgodności WE. Zamawiający wyraża zgodę na montaż siedmiu (7) dysz gaśniczych. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany w treści s.i.w.z. Zamawiający nie określił częstotliwości wymiany uszczelniaczy w butlach ze środkiem gaśniczym, w związku z czym ich wymiana co 4 lata będzie zgodna z s.i.w.z.

#### **Pytanie nr 57**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 4. jednostka napędowa - silnik, ppkt. 4.5.2.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie gdzie chłodnica będzie konstrukcyjnie zabezpieczona przed zabrudzeniem poprzez zastosowanie dodatkowego filtra siatkowego zabudowanego na stałe w ruchomych drzwiczkach, skutecznie zabezpieczających chłodnicę przed jej zabrudzeniem? Usytuowanie chłodnicy oraz zastosowanie dodatkowego filtra siatkowego w naszych autobusach umożliwia jej łatwą obsługę oraz czyszczenie w zależności od potrzeb, a także gwarantuje wieloletnią bezawaryjną jej eksploatację.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z. Zamawiający zastosowanie dodatkowego filtra siatkowego, łatwo demontowanego, wielokrotnego użytku podał jako przykład rozwiązania. Rozwiązanie przedstawione w pytaniu ze stałym filtrem siatkowym, jeżeli spełniać będzie pozostałe wymagania, zostanie akceptowane przez zamawiającego.

#### **Pytanie nr 58**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 5. Przestrzeń pasażerska, ppkt. 4.4.2.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym podłoga autobusu na całej powierzchni pokryta będzie wykładziną antypoślizgową zapewniającą odpowiedni komfort i bezpieczeństwo poruszania się dla pasażerów natomiast nadkola i podesty będą pokryte masą wygłuszającą-

lakierniczą dającą szczelność podłogi na połączeniach powierzchni poziomych oraz pionowych?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający dopuszcza pokrycie nadkoli i podestów masą wygłuszająco-lakierniczą dającą szczelność podłogi na połączeniach powierzchni poziomych oraz pionowych. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany treści s.i.w.z.

**Pytanie nr 59**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 5. Przestrzeń pasażerska, ppkt. 5.10. oraz ppkt. 20.6.

Czy Zamawiający zaakceptuje poręcze malowane proszkowe w kolorze żółtym RAL1004 wykonane ze stali o podwyższonej odporności na korozję zabezpieczone dodatkowo w procesie ocynkowania?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający zaakceptuje poręcze malowane proszkowe w kolorze żółtym RAL1004 wykonane ze stali o podwyższonej odporności na korozję zabezpieczone dodatkowo w procesie ocynkowania. W związku z powyższym zamawiający dokona zmiany treści s.i.w.z.

**Pytanie nr 60**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 7. Układ kierowniczy, ppkt. 7.3.

Czy Zamawiający dopuści nowoczesny, ergonomiczny stały pulpit kierowcy z zestawem kontrolki informujących kierowcę na bieżąco o stanie technicznym pojazdu wraz z możliwością pełnej regulacji koła kierownicy w dwóch płaszczyznach?

Proponowane rozwiązanie jest stosowane powszechnie w autobusach i jest sprawdzone eksploatacyjnie pod względem ergonomicznym. Zapewnia kierowcy komfort pracy oraz bardzo dobrą widoczność zestawu wskaźników w każdym położeniu koła kierownicy.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z.

**Pytanie nr 61**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 8. Układ smarowniczy, Pkt. 8.1, ppkt. 8.1.1 i 8.1.2.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie układu centralnego smarowania, pracującego według ustalonego programu, bez możliwości regulacji częstotliwości smarowania oraz bez możliwości ręcznego przesmarowywania?

Program częstotliwości smarowania został dobrany optymalnie z uwzględnieniem ilości i rodzaju smarowanych punktów, temperatur pracy oraz rodzaju i konsystencji smaru.

Zoptymalizowanie trybu pracy zapewnia z jednej strony dużą trwałość smarowanych elementów, a z drugiej zabezpiecza przed nadmiernym zużyciem smaru.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający dopuści zastosowanie układu centralnego smarowania, pracującego według ustalonego programu, bez możliwości regulacji częstotliwości smarowania. W związku z powyższym zamawiający dokona zmiany treści s.i.w.z.

**Pytanie nr 62**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 11. Układ pneumatyczny, ppkt. 11.3.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym szybkozłaczce do napełniania układu powietrznego z zewnętrznego źródła sprężonego powietrza umieszczone będzie w łatwo dostępnym miejscu bez potrzeby zasłonięcia dodatkową kłapką?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający przychyliła się do wniosku wykonawcy. W związku z powyższym zamawiający dokona zmiany treści s.i.w.z.

**Pytanie nr 63**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 11. Układ pneumatyczny, ppkt. 11.6.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym dostęp do takich elementów jak osuszacz, odolejacz, zawór bezpieczeństwa i zawór ECAS wymagał będzie potrzeby korzystania z podnośnika kolumnowego lub kanału obsługowego?

**Odpowiedź zamawiającego:** Odpowiedź jak w pyt. 64.

**Pytanie nr 64**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 11, Układ pneumatyczny, ppkt. 11,7,



Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym wszystkie elementy układu pneumatycznego w naszych autobusach są zabudowane w miejscu oraz zabezpieczone technologicznie w sposób gwarantujący jego bezawaryjną eksploatację przez cały okres użytkowania autobusów?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający przychyła się do wniosku wykonawcy. W związku z powyższym dokona zmiany treści s.i.w.z.

#### **Pytanie nr 65**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 12. Układ hamulcowy, ppkt. 12.5.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym informacja o niezłączeniu hamulca postojowego przy włączonym zapłonie będzie informacją dźwiękową?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający przychyła się częściowo do wniosku wykonawcy w zakresie informowania dźwiękiem o niezłączeniu hamulca postojowego. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany treści s.i.w.z.

#### **Pytanie nr 66**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów.: Tabela, Pkt. 13. Ogrzewanie, ppkt. 13.7

Czy Zamawiający dopuści stosowany w naszych autobusach konwektorowo-nawiewny system ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, który stosowany jest również w autobusach eksploatowanych przez Zamawiającego?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający nie określił wymaganej liczby nagrzewnic w przestrzeni pasażerskiej lecz opisał wymagania funkcjonalne układu ogrzewania. W związku z powyższym system konwektorowo-nawiewny, który spełniać będzie wszystkie wymagania zamawiającego określone w pkt. 13 i 14 Załącznika nr 1 do siwz, będzie dopuszczony.

#### **Pytanie nr 67**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów.: Tabela, Pkt. 13. Ogrzewanie, ppkt. 13.8

Z uwagi na konstrukcję zabudowy układu rozprowadzania powietrza w kabinie kierowcy w naszych autobusach prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie rozwiązania, w którym celem wykonania napraw lub wymiany niektórych elementów tego układu będzie koniecznym wykonanie czynności mających na celu zdemontowanie przymocowanych pokryw zabezpieczających?

Rozwiązanie takie stosowane jest w autobusach eksploatowanych już przez Zamawiającego.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający potwierdza, że opisany w pytaniu dostęp do elementów układu rozprowadzenia powietrza w kabinie kierowcy, poprzez zdemontowanie przymocowanych pokryw zabezpieczających, traktowany jest jako „łatwy dostęp”, przez co spełnia on wymagania zamawiającego opisane w pkt. 13.8.

#### **Pytanie nr 68**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 14. Wentylacja przestrzeni pasażerskiej, ppkt. 14.3.4.2

Czy Zamawiający dopuści układ chłodzenia i ogrzewania działający automatycznie po włączeniu, w oparciu o dane rejestrowane przez czujniki temperatury wewnątrz i na zewnątrz autobusu, we współpracy z układem klimatyzacji autobusu wspomagany agregatem grzewczym sterowanym po włączeniu automatycznie w zależności od temperatury czynnika grzejącego?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający przychyła się w części do propozycji funkcjonalności opisanej w zadanym pytaniu. W związku z powyższym zmianie ulega treść punktów 13.1, 13.4.1. i 14.3.2. Zamawiający potwierdza, że włączenie automatyczne układu ogrzewania musi być zależne dodatkowo od temperatury czynnika grzejącego. Zamawiający również wyjaśnia, że poza automatycznym trybem sterowania układem ogrzewania, wymaga dodatkowo zgodnie z pkt 13.4.2. Załącznika nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów, aby kierowca miał możliwość załączenia i wyłączenia układu ogrzewania np. poprzez naciśnięcie odpowiednich przycisków na panelu sterującym.

#### **Pytanie nr 69**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna

autobusów: Tabela, Pkt. 14. Wentylacja przestrzeni pasażerskiej, ppkt. 14.3.4.4

Czy Zamawiający dopuści klimatyzację która będzie się załączała automatycznie i zawsze dążyła do utrzymania zadanej wewnątrz autobusu w przedziale pasażerskim temperatury?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający potwierdza, że wymaga automatycznego załączenia układu klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej po przekroczeniu zadanej wartości temperatury, zgodnie z funkcjonalnością opisaną w pkt. 14.3 załącznika nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów. W związku z powyższym zamawiający dokona zmiany treści s.i.w.z.

#### **Pytanie nr 70**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 14. Wentylacja przestrzeni pasażerskiej, ppkt. 14.6.

Czy Zamawiający dopuści taki system wymiany powietrza, który polega na intensywnej wymianie powietrza, wyposażony we wlot powietrza z przodu autobusu oraz dwa wentylatory wyciągowe o dużej wydajności z przodu i tyłu autobusu?

Ilość wentylatorów dopasowana do wielkości pojazdu a łączny wydatek wymiany powietrza w oferowanym autobusie spełnia pozostałe wymagania Zamawiającego.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający dopuszcza rozwiązanie układu wentylacji wymuszonej, przedstawione w pytaniu. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany treści s.i.w.z.

#### **Pytanie nr 71**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 15, instalacja elektryczna niskiego napięcia, ppkt. 15.4.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, gdzie tylne górne lampy zewnętrzne oraz obrysowe będą wykonane w technologii diodowej?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający przez lampy diodowe rozumie lampy wykonane w technologii diodowej, w której źródłem światła są diody elektroluminescencyjne. W związku z czym potwierdza, że wszystkie lampy tylne (również górne) oraz obrysowe muszą być wykonane w technologii diodowej.

#### **Pytanie nr 72**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów.: Tabela, Pkt. 18. Drzwi, ppkt. 18.7.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym istnieje możliwość uruchomienia przez kierowcę blokady pierwszego lub drugiego skrzydła pierwszych drzwi i udostępnienia w razie potrzeb tylko jednego skrzydła pierwszych drzwi dla pasażerów?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający potwierdza, że wymagając niezależnego sterowania skrzydłami drzwi przednich, przewidywał funkcjonalność opisaną w pytaniu.

#### **Pytanie nr 73**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 19. Kabina kierowcy, ppkt. 19.5

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym kabina kierowcy będzie zamykana na specjalny zamek patentowy kluczykiem innym niż do wszystkich pozostałych zamków w pojeździe?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym kabina kierowcy zamykana będzie na zamek kluczem identycznym do wszystkich zamków w kabinach kierowcy dla całej dostawy, innym niż klucze do zamka rejestratora monitoringu i kasetki na pieniądze. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany w treści s.i.w.z.

#### **Pytanie nr 74**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 21. Okna, ppkt. 21.4.

Czy Zamawiający zaakceptuje okna otwierane przedziału pasażerskiego z możliwością ich blokady specjalnym zamkiem oraz kluczyk, który zostanie przekazany każdemu kierowcy?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający zaakceptuje okna otwierane przedziału pasażerskiego z możliwością ich blokady specjalnym zamkiem oraz kluczyk, który zostanie przekazany każdemu kierowcy. W związku z powyższym zamawiający dokona zmiany treści s.i.w.z.

#### **Pytanie nr 75**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 21. Okna, ppkt, 21.5. oraz ppkt. 26.1.2.

Liczba i rozmieszczenie okien są uwarunkowane przez konstrukcję autobusu. Stosowanie konstrukcji przeponowo - wręgowej w naszych autobusach zapewnia duży rozstaw pomiędzy słupkami pionowymi, co określa jednocześnie szerokość zastosowanych okien, W efekcie przy mniejszej ilości okien w naszych autobusach zapewniona jest większa powierzchnia wymiany powietrza niż w autobusach innych producentów. 1

Czy w związku z powyższym, a także koniecznością: zamontowania w autobusie dwu tablic bocznych (umieszczonych w pierwszym i drugim członie autobusu) Zamawiający dopuści rozwiązanie, gdzie liczba okien otwieranych W przedziale pasażerskim autobusu przegubowego wynosi 2 szt. po prawej stronie (w tym 1 szt. w członie pierwszym i 1 szt. w członie drugim) oraz 6 szt. po lewej stronie (w tym 4 szt. w członie pierwszym i 2 szt. w członie drugim)?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że przychyła się do proponowanego przez wykonawcę rozwiązania. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

#### **Pytanie nr 76**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczną autobusów: Tabela, Pkt. 30, Przyciski dla pasażerów, ppkt.30.2.6 a).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym przy czwartych drzwiach dwuskrzydłowych będzie się znajdował jeden przycisk o prawej stronie autobusu patrząc z zewnątrz?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że przychyła się do proponowanego przez wykonawcę rozwiązania. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

#### **Pytanie nr 77**

Dot. Załącznika nr 1 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów: Tabela, Pkt. 30, Przyciski dla pasażerów, ppkt.30.2.7.

Czy Zamawiający potwierdzi spełnienie wymagań technicznych autobusów, jeżeli przyciski do otwierania drzwi na zewnątrz autobusu są bezpośrednio w pobliżu drzwi oraz ze względów bezpieczeństwa pasażerów przy systemie awaryjnego otwierania drzwi umieszczonym bezpośrednio w pobliżu drzwi i czy Zamawiający dopuści tak umieszczone przyciski uzna za spełnione zapisy SIWZ odnośnie tego wymagania?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że przychyła się do proponowanego przez wykonawcę rozwiązania. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany w Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów.

#### **Pytanie nr 78**

Dot. Załącznika nr 8 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia Par. 5, Pkt. 1, ppkt, 2, b, c, d, e, g, j.

Biorąc pod uwagę ilość informacji zawartych w dokumentacji technicznej, wersja elektroniczna jest na bieżąco aktualizowana, bardziej przyjazna użytkownikowi, ułatwia i przyspiesza wyszukiwanie, konkretnych informacji i umożliwia wydruk istotnej na dany moment instrukcji dla personelu naprawiającego pojazd.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy § 5 ust. 1 pkt 1 i pkt 2 lit. b, c, d, e, g, j „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.).

#### **Pytanie nr 79**

Dot. Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Rozdział 10. Pkt 10.11

Czy Zamawiający zaakceptuje złożenie wraz z ofertą oświadczenia wykonawcy o zgodności oferowanych pojazdów z wymaganiami Zamawiającego oraz złożenie specyfikacji technicznej autobusów - Załącznik nr 1 do SIWZ - analogicznie do dokumentów i oświadczeń wymienionych w pkt 6.2 i 6.3 SIWZ, t. j. na wezwanie Zamawiającego?

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z. Nowelizacja ustawy Pzp umożliwiła wykonawcom uproszczenie przygotowania ofert i dała również możliwość Zamawiającym żądania dokumentów tylko od wykonawcy, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą, z

czego zamawiający korzysta. Zamawiający przypomina, że w przedmiotowym postępowaniu zostanie zastosowana procedura określona w art. 24aa ustawy Pzp. Zamawiający najpierw dokona oceny ofert, a następnie zbada, czy wykonawca, którego oferta została oceniona jako najkorzystniejsza, nie podlega wykluczeniu oraz spełnia warunki udziału w postępowaniu.

(Zgodnie z art. 25a ust. 1 ustawy Pzp wykonawca składa wraz z ofertą oświadczenia aktualne na dzień składania ofert w zakresie wskazanym w pkt 6.1.1. W pierwszej kolejności zamawiający dokona oceny ofert pod kątem przesłanek odrzucenia oferty (zgodnie z art. 89 ust. 1 ustawy Pzp) oraz kryteriów oceny ofert, a dopiero potem, wyłącznie w odniesieniu do wykonawcy, którego oferta została oceniona jako najkorzystniejsza, dokonuje oceny podmiotowej wykonawcy tj. bada oświadczenie wstępne, a następnie w trybie art. 26 ust. 2 ustawy Pzp żąda przedłożenia dokumentów określonych w pkt 6.2 i 6.3 s.i.w.z.

Wypełniony przez wykonawcę Załącznik nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów należy złożyć wraz z ofertą, gdyż jest on elementem oferty, i nie jest dokumentem, o którym mowa w art. 25 ust. 1 pkt 1-3 ustawy Pzp i Rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 27 lipca 2016 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy w postępowaniu o udzielenie zamówienia i nie podlega procedurze, o której mowa w art. 26 ust. 1, 26 ust. 2f, czy 26 ust. 3 Pzp.

#### **Pytanie nr 80**

Dot. Załącznika nr 8 do Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Par. 8, Ust. 4  
Prosimy o wyłączenie opon z wykazu głównych podzespołów pojazdu objętych gwarancją całopojazdową. Opony są elementem eksploatacyjnym pojazdu, ulegającym normalnemu zużyciu w toku prawidłowej eksploatacji pojazdu.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający podtrzymuje dotychczasowy zapis § 8 ust. 4 „wzoru Umowy” (załącznik nr 7 do s.i.w.z.).

#### **Pytanie nr 81**

Prosimy o potwierdzenie, iż zgodnie z udzieloną autoryzacją, Zamawiający będzie dokonywał napraw oraz obsług technicznych pojazdów swoim personelem i na swój koszt. Naprawy gwarancyjne, zostaną rozliczone zgodnie z obowiązującym katalogiem czasochłonności zgodnie z warunkami opisanymi w załączniku „Ramowe warunki autoryzacji”.

**Odpowiedź zamawiającego:** Zamawiający informuje, że w ramach udzielonej autoryzacji wszelkie koszty świadczeń gwarancyjnych określonych w § 2 ust. 1 Załącznika nr 1 do umowy „Warunki gwarancji i serwisu” będą obciążały Wykonawcę. Natomiast koszty napraw nie objętych gwarancją – zgodnie z § 5 ust. 1 Załącznika nr 1 do umowy „Warunki gwarancji i serwisu” zostaną pokryte przez Zamawiającego.

### **Zmiana terminu składania i otwarcia ofert oraz zmiana treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia**

Na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 ze zm. ) zwaną dalej Pzp zamawiający, którym jest Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie dokonał zmiany treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, zwanej dalej s.i.w.z w następującym zakresie:

- 1) W specyfikacji istotnych warunków zamówienia w pkt. 11.1-11.4. **było:**
  - 11.1. Oferty należy składać na adres podany w ogłoszeniu o przetargu w Sekretariacie Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie, al. Kraśnicka 25, 20-718 Lublin, pok. 102- Sekretariat, nie później niż do dnia 26.05.2017 r. do godz. 09:00.
  - 11.2. W przypadku przesłania oferty pocztą, czy przesyłką kurierską decydująca jest data i godzina wpływu do siedziby Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie, potwierdzona pieczęcią kancelaryjną zamawiającego, a nie data jej wysłania przesyłką pocztową czy kurierską.



11.3. W przetargu wezmą udział tylko te oferty, które wpłyną do zamawiającego w terminie o którym mowa w pkt 11.1.

11.4. Otwarcie złożonych ofert nastąpi komisyjnie w dniu 26.05.2017 r. o godz. 09:15, pokój nr 111- sala konferencyjna Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie, al. Kraśnicka 25, 20-718 Lublin.

**po zmianie jest:**

11.1. Oferty należy składać na adres podany w ogłoszeniu o przetargu w Sekretariacie Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie, al. Kraśnicka 25, 20-718 Lublin, pok. 102- Sekretariat, nie później niż do dnia **01.06.2017** r. do godz. 09:00.

11.2. W przypadku przesłania oferty pocztą, czy przesyłką kurierską decydująca jest data i godzina wpływu do siedziby Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie, potwierdzona pieczęcią kancelaryjną zamawiającego, a nie data jej wysłania przesyłką pocztową czy kurierską.

11.3. W przetargu wezmą udział tylko te oferty, które wpłyną do zamawiającego w terminie o którym mowa w pkt 11.1.

11.4. Otwarcie złożonych ofert nastąpi komisyjnie w dniu **01.06.2017** r. o godz. 09:15, pokój nr 111- sala konferencyjna Zarządu Transportu Miejskiego w Lublinie, al. Kraśnicka 25, 20-718 Lublin.

- 2) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 11.6 **było:** Osuszacz, odolejacz, zawór bezpieczeństwa i zawór ECAS umieszczone w miejscach umożliwiających łatwy dostęp z zewnątrz pojazdu w warunkach jego normalnej eksploatacji, tzn. niewymagające korzystania z podnośnika lub kanału obsługowego, **po zmianie jest:** Osuszacz, odolejacz, zawór bezpieczeństwa umieszczone w miejscach umożliwiających dostęp z zewnątrz pojazdu w warunkach jego normalnej eksploatacji.
- 3) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 31.1 **było:** Izolowana, odkładana ręcznie rampa (pochylnia) dla wózków inwalidzkich, umiejscowiona w II drzwiach, o nośności co najmniej 300 kg, **po zmianie jest:** odkładana ręcznie rampa (pochylnia) dla wózków inwalidzkich, umiejscowiona w II drzwiach, o nośności co najmniej 300 kg.
- 4) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 2.1 **było:** Minimum 40 miejsc siedzących, **po zmianie jest:** Minimum 38 miejsc siedzących.
- 5) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 2.2 **było:** Całkowita liczba miejsc w pojeździe wynikająca z aktualnych przepisów nie może być mniejsza, niż 140, **po zmianie jest:** Całkowita liczba miejsc w pojeździe wynikająca z aktualnych przepisów nie może być mniejsza, niż 137.
- 6) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 4.4 **było:** przewód ciśnieniowy dozujący środek gaśniczy, połączony z butlą z środkiem gaśniczym musi być ułożony w komorze silnika i zawierać min. 8 dysz gaśniczych. Sposób rozmieszczenia dysz gaśniczych musi gwarantować skuteczne gaszenie ognia, szczególnie w miejscach najbardziej podatnych na zapalenie się, **po zmianie jest:** przewód ciśnieniowy dozujący środek gaśniczy, połączony z butlą z środkiem gaśniczym musi być ułożony w komorze silnika i zawierać min. 7 dysz gaśniczych. Sposób rozmieszczenia dysz gaśniczych musi gwarantować skuteczne gaszenie ognia, szczególnie w miejscach najbardziej podatnych na zapalenie się.
- 7) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 4.4.2. **było:** Pokryta wykładziną antypoślizgową na całej powierzchni podłogi, dotyczy również niezabudowanych nadkoli, **po zmianie jest:** pokryta wykładziną antypoślizgową na całej powierzchni podłogi, dotyczy również niezabudowanych nadkoli. Dopuszcza się pokrycie nadkoli i podestów masą wygłuszająco-lakierniczą dającą szczelność podłogi na połączeniach powierzchni poziomych oraz pionowych.
- 8) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 11.3. **było:** Szybkozłącze do napełniania układu powietrznego z zewnętrznego źródła sprężonego powietrza (łatwo dostępne), umieszczone z przodu i tyłu nadwozia w miejscu łatwo dostępnym, umożliwiające szybkie (bez potrzeby demontażu elementów autobusu) podłączenie sprężonego powietrza ze źródła zewnętrznego. Szybkozłącze musi być zasłonięte klapką z prostym mechanizmem zamykania, np zatrzask, **po zmianie jest:** Szybkozłącze do napełniania układu powietrznego z zewnętrznego źródła sprężonego powietrza (łatwo dostępne), umieszczone z przodu i tyłu nadwozia w miejscu łatwo dostępnym, umożliwiające szybkie (bez potrzeby demontażu elementów autobusu) podłączenie sprężonego powietrza ze źródła zewnętrznego.
- 9) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 12.5. **było:** Informacja dźwiękowa i czerwona lampka informująca o niezłączeniu hamulca postojowego przy wyłączonym zapłonie (działająca także przy włączonym hamulcu przystankowym), **po**



- zmianie jest:** Informacja dźwiękowa informująca o niezłączeniu hamulca postojowego przy wyłączonym zapłonie (działająca także przy włączonym hamulcu przystankowym). Zaleca się dodatkową informację za pomocą czerwonej lampki w kabinie kierowcy.
- 10) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 13.1. **było:** Ogrzewanie przedziału pasażerskiego oraz indywidualne ogrzewanie stanowiska kierowcy, **po zmianie jest:** Ogrzewanie przedziału pasażerskiego oraz indywidualne ogrzewanie stanowiska kierowcy, w którym źródłem ciepła jest agregat grzewczy zasilany olejem napędowym oraz płyn chłodzący ogrzany w układzie chłodzenia silnikiem.
- 11) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 14.3. 2. **było:** Musi realizować następujące funkcje:
- chłodzenia przestrzeni pasażerskiej schłodzonym powietrzem,
  - ogrzewania, gdzie źródłem ciepła jest płyn chłodzący z podstawowego układu ogrzewania, opisanego w punkcie 13 niniejszej specyfikacji technicznej, którego sterowanie sprzęgnięte jest z podstawowym układem ogrzewania,
  - odszraniania i odparowania,
  - wentylacji, działającej przy wyłączonej klimatyzacji, na zasadzie wtłaczania powietrza poprzez kanały wentylacyjne za pomocą wentylatorów agregatów chłodniczych. Wentylacja ta ma działać w sposób niezależny od układu wentylacji opisanego w pkt. 14.6 niniejszej specyfikacji.
- po zmianie jest:** Musi realizować następujące funkcje:
- chłodzenia przestrzeni pasażerskiej schłodzonym powietrzem,
  - ogrzewania, gdzie źródłem ciepła jest płyn chłodzący z układu ogrzewania, opisanego w punkcie 13.1 niniejszej specyfikacji technicznej, którego sterowanie sprzęgnięte jest z podstawowym układem ogrzewania,
  - odszraniania i odparowania,
  - wentylacji, działającej przy wyłączonej klimatyzacji, na zasadzie wtłaczania powietrza poprzez kanały wentylacyjne za pomocą wentylatorów agregatów chłodniczych. Wentylacja ta ma działać w sposób niezależny od układu wentylacji opisanego w pkt. 14.6 niniejszej specyfikacji.
- 12) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 13.4. 1. **było:** Automatycznego (możliwość ustawienia temperatury jaka ma zostać osiągnięta wewnątrz przedziału pasażerskiego za pomocą układu automatycznego sterowania), **po zmianie jest:** Automatycznego (możliwość ustawienia temperatury jaka ma zostać osiągnięta wewnątrz przedziału pasażerskiego za pomocą układu automatycznego sterowania), w zależności od temperatury czynnika grzejącego.
- 13) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 14.6. **było:** Układ wentylacji wymuszonej (niezależny od układu klimatyzacji), składający się z 4 wentylatorów mechanicznych nawiewno – wyciągowych, zabudowanych w przedniej i tylnej części pojazdu, **po zmianie jest:** Zalecany jest układ wentylacji wymuszonej (niezależny od układu klimatyzacji), składający się z 4 wentylatorów mechanicznych nawiewno – wyciągowych, zabudowanych w przedniej i tylnej części pojazdu. Dopuszcza się rozwiązanie układu wentylacji, składającego się z wlotu powietrza z przodu autobusu oraz dwóch wentylatorów wyciągowych o dużej wydajności z przodu i tyłu autobusu, o łącznym wydatku wymiany powietrza dostosowanym do oferowanego autobusu. Łączny wydatek wymiany powietrza w autobusie musi zapewniać skuteczne działanie układu wentylacji w całej przestrzeni pasażerskiej.
- 14) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 19.5. **było:** Zamykana na zamek z jednym kluczem do wszystkich zamków w pojeździe z wyłączeniem klucza do zamka rejestratora monitoringu i kasetki na pieniądze. Możliwość zamykania i otwierania drzwi bez użycia klucza przy otwartym zamku. Możliwość prostego zablokowania drzwi przez kierowcę od wewnątrz kabiny, **po zmianie jest:** Zamykana na zamek kluczem identycznym do wszystkich zamków w kabinach kierowcy dla całej dostawy, innym niż klucze do zamka rejestratora monitoringu i kasetki na pieniądze. Możliwość zamykania i otwierania drzwi bez użycia klucza przy otwartym zamku. Możliwość prostego zablokowania drzwi przez kierowcę od wewnątrz kabiny.
- 15) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 21.4. **było:** Okna otwierane przedziału pasażerskiego z możliwością blokady zamkiem na klucz kwadratowy przez kierowcę w przypadku załączenia klimatyzacji, **po zmianie jest:** Okna otwierane przedziału pasażerskiego z możliwością blokady zamkiem na klucz kwadratowy przez

kierowcę w przypadku załączenia klimatyzacji. Zamawiający dopuszcza inny klucz niż kwadratowy identyczny dla całej dostawy.

- 16) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 30.2.6. a) **było:** przy drzwiach dwuskrzydłowych otwieranych do wewnątrz pojazdu: z obu stron po jednej sztuce, **po zmianie jest:** przy drzwiach dwuskrzydłowych otwieranych do wewnątrz pojazdu: z obu stron. W przypadku drzwi IV dopuszcza się umieszczenie z prawej strony jednego przycisku, natomiast zaleca się umieszczenie również przycisku z lewej strony.
- 17) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 30.2.7. **było:** Przyciski otwierania drzwi umieszczone bliżej krawędzi drzwi, niż urządzenie sterujące awaryjnego otwierania drzwi, **po zmianie jest:** Zaleca się umieszczenie przycisków otwierania drzwi bliżej krawędzi drzwi, niż urządzenie sterujące awaryjnego otwierania drzwi.
- 18) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 8.1 **było:**

Automatyczny układ centralnego smarowania obsługujący co najmniej punkty smarne w zawieszeniu przednim oraz mechanizmy układu łączącego oba człony autobusu.

Wymagana funkcjonalność układu:

- 8.1.1 Możliwość ustawienia parametrów smarowania: częstotliwości smarowania oraz dawki smaru, niezależnie dla elementów zawieszenia i mechanizmów przegubu, Parametry smarowania muszą być niezmiennie w czasie i niezależne od: gęstości smaru, ilości smaru w zasobniku, temperatury zewnętrznej w zakresie od -20°C do +40°C.
- 8.1.2 Realizujący funkcję manualnego przesmarowania, polegającą na ręcznym wymuszeniu przez operatora cyklu smarowania.
- 8.1.3 Niewrażliwy na oddziaływanie czynników zewnętrznych, takich jak: zanieczyszczenia, wilgoć, temperatura zewnętrzna.
- 8.1.4 Konstrukcja zasobnika smaru: musi umożliwiać podgląd poziomu smaru, smar nie może mieszać się z kondensatem pary wodnej lub z powietrzem (nie mogą występować pęcherze powietrza), wymagane jest nieprzerwane działanie układu smarowania do całkowitego zużycia smaru znajdującego się w zasobniku.

Układ musi posiadać system diagnozy, informujący w kabinie kierowcy co najmniej o: wystąpieniu usterki, braku smaru w zasobniku.

**po zmianie jest:**

Automatyczny układ centralnego smarowania obsługujący co najmniej punkty smarne w zawieszeniu przednim oraz mechanizmy układu łączącego oba człony autobusu.

Zalecana funkcjonalność układu:

- 8.1.1 Możliwość ustawienia parametrów smarowania: częstotliwości smarowania oraz dawki smaru, niezależnie dla elementów zawieszenia i mechanizmów przegubu, Parametry smarowania muszą być niezmiennie w czasie i niezależne od: gęstości smaru, ilości smaru w zasobniku, temperatury zewnętrznej w zakresie od -20°C do +40°C.
- 8.1.2 Niewrażliwy na oddziaływanie czynników zewnętrznych, takich jak: zanieczyszczenia, wilgoć, temperatura zewnętrzna.
- 8.1.3 Konstrukcja zasobnika smaru: musi umożliwiać podgląd poziomu smaru, smar nie może mieszać się z kondensatem pary wodnej lub z powietrzem (nie mogą występować pęcherze powietrza), wymagane jest nieprzerwane działanie układu smarowania do całkowitego zużycia smaru znajdującego się w zasobniku.

Układ musi posiadać system diagnozy, informujący w kabinie kierowcy co najmniej o: wystąpieniu usterki, braku smaru w zasobniku.

Dopuszcza się rozwiązanie układu centralnego smarowania, w którym układ centralnego smarowania, pracuje według ustalonego programu, bez możliwości regulacji częstotliwości smarowania.

Program częstotliwości smarowania musi być dobrany optymalnie z uwzględnieniem ilości i rodzaju smarowanych punktów, temperatur pracy oraz rodzaju i konsystencji smaru.

Zoptymalizowanie trybu pracy musi zapewnić z jednej strony dużą trwałość smarowanych elementów, a z drugiej zabezpieczać przed nadmiernym zużyciem smaru.

Układ smarowania musi realizować dodatkowo funkcję manualnego przesmarowania, polegającą na ręcznym wymuszeniu przez operatora cyklu smarowania.

- 19) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z. w pkt 5.10 **było:** Poręcze malowane proszkowo, wykonane ze stali nierdzewnej, w kolorze żółtym RAL1004 ułatwiającym widoczność pasażerom niedowidzącym. Rozmieszczenie poręczy wymaga uzgodnienia i akceptacji zamawiającego, **po zmianie jest:** Zaleca się poręcze malowane proszkowo, wykonane ze stali nierdzewnej, w kolorze żółtym RAL1004 ułatwiającym widoczność pasażerom niedowidzącym.

Dopuszcza się poręcze malowane proszkowo w kolorze żółtym RAL1004 wykonane ze stali o podwyższonej odporności na korozję zabezpieczone dodatkowo w procesie ocynkowania.

Rozmieszczenie poręczy wymaga uzgodnienia i akceptacji zamawiającego.

20) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 11.7. **było:** Wszystkie elementy układu pneumatycznego (w szczególności osuszacz, odolejacz, zawór bezpieczeństwa, zawór ECAS, zawory hamulcowe), odpowiednio zabudowane lub umieszczone w sposób zapewniający ochronę przed bezpośrednim wpływem warunków atmosferycznych i innych zewnętrznych (np. lodu, śniegu, błota, środkami chemicznymi do posypywania dróg itp.), **po zmianie jest:** Wszystkie elementy układu pneumatycznego są zabudowane w miejscu oraz zabezpieczone technologicznie w sposób gwarantujący jego bezawaryjną eksploatację przez cały okres użytkowania autobusów.

21) W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 21.5. **było:** Okna przestrzeni pasażerskiej: minimum 9 okien otwieranych przesuwnie (z lewej i prawej strony pojazdu, rozmieszczone równomiernie, otwierane w górnej części okna). Część przesuwna okna musi być zabezpieczona przed samoczynnym przesuwaniem się jej podczas jazdy. Wysokość części przesuwnej nie mniejsza, niż 40% wysokości okna i nie większa, niż 60% wysokości okna. Szyby przesuwnie wraz z prowadnicą szyby muszą stanowić oddzielną część, a nie element całości tafli szyby okna.

Zamawiający wymaga, żeby szyby przesuwnie i stałe, stanowiące elementy okna otwieranego przesuwnie występowały w katalogu części zamiennych jako odrębne pozycje.

**po zmianie jest:**

Okna przestrzeni pasażerskiej: minimum 7 okien otwieranych przesuwnie (z lewej i prawej strony pojazdu, rozmieszczone równomiernie, otwierane w górnej części okna), jednocześnie suma szerokości wszystkich okien otwieranych przesuwnie nie może być mniejsza niż 950 cm. Część przesuwna okna musi być zabezpieczona przed samoczynnym przesuwaniem się jej podczas jazdy. Wysokość części przesuwnej nie mniejsza, niż 40% wysokości okna i nie większa, niż 60% wysokości okna.

Zamawiający wymaga, żeby szyby przesuwnie i stałe, stanowiące elementy okna otwieranego przesuwnie występowały w katalogu części zamiennych jako odrębne pozycje.

22) W Załączniku nr 7 do s.i.w.z. w § 8 ust. 4 pkt 6 **było:** układ ogrzewania w zakresie: bojler grzewczy wraz z grzałkami, **po zmianie jest:** układ ogrzewania w zakresie: agregat grzewczy.

23) W załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów w pkt 14.3.4.4. **było:**

Klimatyzacja będzie włączana, gdy zewnętrzna temperatura powietrza przekroczy 22° C. Klimatyzacja ma umożliwić utrzymanie temperatury powietrza w przedziale pasażerskim według założeń:

- a. przy temperaturze zewnętrznej od 22,1 ° C do 26 ° C – utrzymanie średniej temperatury przestrzeni pasażerskiej 22 ° C,
- b. przy temperaturze zewnętrznej przekraczającej 26 ° C – utrzymanie średniej temperatury przestrzeni pasażerskiej niższej co najmniej o 4 ° C względem temperatury zewnętrznej,

**po zmianie jest:**

Klimatyzacja może działać wyłączenie, gdy zewnętrzna temperatura powietrza będzie  $\geq 18^{\circ} \text{C}$ .

**Pozostałe zapisy pozostają bez zmian.**

**Jednocześnie zamawiający informuje, że na str. internetowej [ztm.bip.lublin.eu](http://ztm.bip.lublin.eu) zamieści:**

- ujednoliconą specyfikację istotnych warunków zamówienia,
- ujednolicony Załącznik nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów,
- ujednolicony Załącznik nr 7 do s.i.w.z.- Wzór umowy,

**DYREKTOR**  
*Grzegorz Małec*