

DZ.381.UE-5/19

Lublin, dnia 12 lutego 2020 r.

**Wykonawcy
ubiegający się o udzielenie zamówienia**

Dotyczy: Przetargu nieograniczonego na dostawę pod nazwą „**Zakup taboru do obsługi linii komunikacji miejskiej - 5 szt. autobusów elektrycznych maxi**” Nr sprawy DZ.381.UE-5/19 (Nr ogłoszenia o zamówieniu opublikowanego w Dz.U.U.E nr 2019/S 249-619622 z dnia 27.12.2019 r.)

Zamawiający, którym jest Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, ul. Nałęczowska 14, 20-701 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 2019 r. poz. 1843 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 - 5 szt. autobusów elektrycznych maxi**”, Nr sprawy DZ.381.UE-5/19 do zamawiającego wpłynęły następujące zapytania dotyczące wyjaśnienia treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

Pytanie nr 1

Uprzejmie informuję, że w załączniku do SIWZ - „Specyfikacja techniczna autobusów” dotyczących przedmiotowego zamówienia nie został uwzględniony zapis dotyczący ochrony autobusu przed pożarem.

Pożar w autobusie elektrycznym to ogromna strata finansowa dla Miasta jak i dla zakładu komunikacji miejskiej oraz poważne zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów. Dlatego też:

- Silnik trakcyjny,
- Agregat grzewczy,
- Komora silnika
- Pompa wodna
- Sprężarka powietrza
- Zbiornik paliwa agregatu grzewczego

powinien zostać zabezpieczony systemem gaśniczym.

W autobusach zamawiającego silnik trakcyjny oraz agregat grzewczy nie występuje, jednakże sprężarka powietrza oraz pozostałe elementy wymagają ochrony przeciwpożarowej. Z myślą o bezpieczeństwie podróżujących oraz zniwelowaniu jakichkolwiek strat w taborze, system gaszenia stał się **standardem** wyposażenia autobusów. Zgodnie z nowymi przepisami unijnymi dotyczącymi systemów przeciwpożarowych UNECE R107 wszystkie nowe autobusy od 2018-2021 r. (w zależności od kategorii) muszą zostać wyposażone w system gaszenia pożarów. System FeuTechnik jako jedyny produkowany w tej części Europy systemem spełniającym wymogi unijnej Regulacji 107.

Środek gaśniczy z medium proszkowym jest jedynym akceptowalnym oraz najlepszym rozwiązaniem dla autobusów elektrycznych.

Uprzejmie informujemy, że system gaśniczy działający w oparciu o środek gaśniczy jakim jest proszek bazuje na systemie detekcji pneumatycznej. Poza tym jest:

- 1) **najbardziej skutecznym środkiem gaśniczym** czego dowodem jest jego zdolność do gaszenia pożarów,
- 2) **znacznie tańszy** w długoletniej eksploatacji niż inne systemy. To Zamawiający ponosić będzie koszty eksploatacji i serwisu systemu,
- 3) detekcja pneumatyczna stosowana w systemach proszkowych w przeciwieństwie do



detekcji hydropneumatycznej i elektrycznej **aktywuje się natychmiast** po wykryciu źródła pożaru - działa bez zbędnej zwłoki.

Dodatkowo nasze najnowsze rozwiązania zmagają się do zabezpieczenia ewakuacji pasażerów poprzez spowolnienie rozprzestrzeniania się pożaru poszczególnych sekcji baterii litowo-jonowej poprzez wytworzenie w jej otoczeniu środowiska utrudniającego zapłon kolejnych sekcji.

Ugaszenie płonącej baterii nie jest możliwe, natomiast spowolnienie zapłonu kolejnych jej elementów jest jak najbardziej zasadne. Ilość spalonych elektrycznych samochodów jednoznacznie potwierdza taką konieczność.

W związku z powyższym:

1. czy Zamawiający wymaga ochrony przeciwpożarowej bojlera, spirali, pompy wodnej, sprężarki powietrza oraz komory silnika poprzez instalację automatycznego systemu gaszenia opartego na detekcji pneumatycznej w którym środkiem gaśniczym będzie proszek ?
2. czy zamawiający wymaga montażu systemu spowalniającego palność baterii opartego o czynnik gazowy NOVEC 1230 ?
3. czy zamawiający wymaga 12 letniego pakietu serwisowego dla systemu opisanego w pkt. 1 oraz pkt. 2 ?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z. W autobusie elektrycznym zagrożenie pożarowe występuje przede wszystkim od baterii trakcyjnych litowo – jonowych. Zamawiający nie wymagał dodatkowego ich zabezpieczenia, ponieważ baterie te przed dopuszczeniem do użytkowania muszą przejść badania homologacyjne na zgodność z Regulaminem 100 EKG ONZ, w którym ochrona przed pożarem jest sprawdzana. Zamawiający wyjaśnia, że zawarł w s.i.w.z. odpowiednie zapisy, które zobowiązują Wykonawcę do dostarczenia autobusów spełniających wszystkie wymagania zawarte w przepisach prawa, warunkujących zarejestrowanie ich, a tym samym dopuszczenie do użytkowania w publicznym transporcie drogowym.

Pytanie nr 2

W celu uzupełnienia wcześniej skierowanych Zapytań i przygotowania Wyceny, proszę o informację, czy stacje ładowania przedstawione w dokumentacji Zamawiającego znajdują się na istniejącej, utwardzonej wysepce placu postojowego u zbiegu linii rozgraniczających miejsca postojowe, czy nawierzchnię tą należy wykonać w ramach zakresu, ponieważ brak jest w Dokumentach Zamawiającego informacji na ten temat?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że stacje ładowania przedstawione w dokumentacji będą się znajdowały na utwardzonej wysepce placu postojowego u zbiegu linii rozgraniczających miejsca postojowe, która zostanie przygotowana przez MPK Lublin Sp. z o.o.. Wykonawca zgodnie z § 2 ust. 8a załącznika nr 10 do s.i.w.z. (wzór umowy) jest zobowiązany przy montażu ładowarek do współpracy z MPK Lublin Sp. z o.o.

Pytanie nr 3

W celu uzupełnienia wcześniej skierowanych Zapytań i przygotowania Wyceny, proszę również o informację, czy Wykonawca w ofercie i planowanym, swoim zakresie robót, powinien uwzględnić koszt badań UDT, ponieważ brak jest w Dokumentach Zamawiającego informacji na ten temat?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić wszystkie koszty związane z uruchomieniem i instalacją ładowarek (w tym koszty badań UDT), zgodnie z § 3 ust. 4 pkt 14 i 19 wzoru umowy, stanowiącego załącznik nr 10 do s.i.w.z. Obowiązek wykonania badań przez Urząd Dozoru Technicznego wynika z Rozporządzenia Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego.



Fundusze
Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Pytanie nr 4

Na jaki sposób zabezpieczenia ładowarek przed uszkodzeniami mechanicznymi, wskazuje Zamawiający?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że sposób zabezpieczenia ładowarek przed uszkodzeniami mechanicznymi musi być zgodny z Rozporządzeniem Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego. Przedmiotowe zabezpieczenia zostaną zaprojektowane i wykonane przez MPK Lublin. Wykonawca zobowiązany będzie do niezwłocznego przekazywania informacji i danych Zamawiającemu na jego wezwanie, na etapie realizacji umowy, niezbędnych do wykonania ww. projektu.

Pytanie nr 5

Jaki rodzaj nawierzchni występuje na trasie przebiegu kabla zasilającego ładowarek do stacji transformatorowej K 1460, przy ul. E. Plewińskiego?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że na trasie przebiegu kabla zasilającego do stacji transformatorowej K1460 przy ul. Plewińskiego znajduje się nawierzchnia asfaltowa, nawierzchnia z kostki brukowej oraz tereny zielone. Dodatkowo Zamawiający informuje, że MPK Lublin Sp. z o.o. wykona linie kablowe do zasilania ładowarek zgodnie ze zmienioną treścią pkt. 17.10. załącznika nr 1 do s.i.w.z. (specyfikacja techniczna autobusu EV).

Pytanie nr 6

Czy do odtworzenia nawierzchni, należy wykorzystać materiały pochodzące z rozbiórki tej nawierzchni czy materiały fabrycznie nowe, niewykorzystywane dotychczas w robotach budowlanych?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie ze zmienioną treścią pkt. 17.10. załącznika nr 1 do s.i.w.z. (specyfikacja techniczna autobusu EV) MPK Lublin Sp. z o.o. wykona infrastrukturę zasilającą ładowarki małej mocy, w tym podłoże pod ładowarki, zabezpieczenia mechaniczne ładowarek oraz linie kablowe do ich zasilania. Od Wykonawcy nie są wymagane roboty związane z prowadzeniem linii kablowej zasilającej ładowarki oraz rozbiórka nawierzchni lub jej odtworzenie.

Pytanie nr 7

W jaki sposób zapewnić utwardzenie wysepki placu postojowego u zbiegu linii rozgraniczającej miejsca postojowe, na podstawie Załącznik 4b do Specyfikacji technicznej autobusów ... ?

Czy należy wykonać nawierzchnię z kostki betonowej wraz z pozostałymi warstwami konstrukcyjnymi i ograniczeniami z krawężników na ławie oporowej z betonu?

Czy ładowarki powinny być posadowione na fundamentach?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie ze zmienioną treścią pkt. 17.10. załącznika nr 1 do s.i.w.z. (specyfikacja techniczna autobusu EV) MPK Lublin Sp. z o.o. wykona utwardzoną nawierzchnię pod montaż ładowarek zgodnie z projektem, którego wykonanie zleciło MPK Lublin Sp. z o.o.

Pytanie nr 8

Czy Zamawiający jest właścicielem działki, na której planowana jest lokalizacja urządzeń do ładowania i przebieg trasy kablowej?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że właścicielem działki na której planowana jest lokalizacja urządzeń do ładowania i przebieg trasy kablowej jest MPK Lublin Sp. z o.o.



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Pytanie nr 9

Czy realizacja robót budowlanych i przyłączeniowych, odbywać się będzie na podstawie pozwolenia na budowę, czy na zgłoszenie?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że o wydanie tych dokumentów występować będzie MPK Lublin, zgodnie z wyjaśnieniami udzielonymi w odpowiedzi na pytanie nr 21.

Pytanie nr 10

Czy Zamawiający wskazuje na bezwykopowy sposób prowadzenia budowy trasy kablowej jako przeciskową metodę, czy tradycyjny sposób, z wykonaniem rozbiórki nawierzchni (w terenie zielonym), wykopów w gruncie i odtworzeniem nawierzchni po zasypaniu kabli, z zagęszczeniem warstwowym?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie ze zmienioną treścią pkt. 17.10. załącznika nr 1 do s.i.w.z. (specyfikacja techniczna autobusu EV) MPK Lublin Sp. z o.o. wykona infrastrukturę zasilającą ładowarki małej mocy, w tym podłoże pod ładowarki, zabezpieczenia mechaniczne ładowarek oraz linie kablowe do ich zasilania, na podstawie wykonanej dokumentacji projektowej i po uzyskaniu odpowiednich decyzji administracyjnych związanych z budową "infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego". Metoda prowadzenia budowy trasy kablowej zostanie wybrana na podstawie projektu, zleconego przez MPK Lublin Sp. z o.o. Dodatkowo Zamawiający informuje, że w zakresie zadań Wykonawcy nie ma prowadzenia budowy linii kablowej zasilającej ładowarki.

Pytanie nr 11

Czy w przypadku konieczności wykonania robót budowlanych, połączonych z rozbiórką nawierzchni i ewentualną kolizją z elementami uzbrojenia podziemnego, Zamawiający dopuszcza zmianę usytuowania elementów tego uzbrojenia?

Odpowiedź zamawiającego: Odpowiedź tak jak na pytanie nr 10.

Pytanie nr 12

Czy przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym, Zamawiający wymaga formalnych podstaw – zezwolenia, na zajęcie pasa drogowego, wraz z procedurą przyjęcia/przekazania tego pasa drogowego na czas realizacji robót i opracowania czasowej oraz stałej organizacji ruchu?

Odpowiedź zamawiającego: Zgodnie z § 2 ust. 8a pkt 2 załącznika nr 10 do s.i.w.z. (wzór umowy) Wykonawca jest zobowiązany do współpracy z MPK Lublin Sp. z o.o., w tym zastosowania się do zasad ruchu drogowego oraz zasad BHP i porządkowych obowiązujących na terenie zajezdni. Teren na którym zamontowane będą ładowarki należy do MPK Lublin Sp. z o.o. W związku z powyższym Zamawiający nie wymaga formalnych podstaw – zezwolenia, na zajęcie pasa drogowego, wraz z procedurą przyjęcia/przekazania tego pasa drogowego na czas realizacji robót i opracowania czasowej oraz stałej organizacji ruchu.

Pytanie nr 13

Czy Zamawiający dopuszcza wycinkę nasadzeń drzew lub krzewów, występujących w rejonie planowanych robót oraz ich kompensację?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że nie przewiduje wycinki nasadzeń drzew lub krzewów, występujących w rejonie planowanych robót. Zgodnie ze zmienioną treścią pkt. 17.10. załącznika nr 1 do s.i.w.z. (specyfikacja techniczna autobusu EV) MPK Lublin Sp. z o.o. wykona infrastrukturę zasilającą ładowarki małej mocy, w tym podłoże pod ładowarki, zabezpieczenia mechaniczne ładowarek oraz linie kablowe do ich zasilania, na podstawie wykonanej dokumentacji projektowej i po uzyskaniu odpowiednich decyzji administracyjnych związanych z budową "infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego". Dodatkowo



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Zamawiający informuje, że Wykonawca nie jest zobowiązany do wycinki nasadzeń drzew lub krzewów.

Pytanie nr 14

Czy Zamawiający posiada informację, dotyczącą występujących warunków gruntowo-wodnych w miejscu posadowienia ładowarki i w terenie przyległym, gdzie planowane będą do wykonania roboty budowlane?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że nie posiada informacji, dotyczących występujących warunków gruntowo-wodnych w miejscu posadowienia ładowarki i w terenie przyległym. Zgodnie ze zmienioną treścią pkt. 17.10. załącznika nr 1 do s.i.w.z. (specyfikacja techniczna autobusu EV) w zakresie MPK Lublin Sp. z o.o. jest uzyskanie odpowiednich decyzji administracyjnych związanych z budową "infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego".

Pytanie nr 15

Czy Zamawiający posiada wydaną lub umorzoną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że nie posiada wydanej lub umorzonej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie ze zmienioną treścią pkt. 17.10. załącznika nr 1 do s.i.w.z. (specyfikacja techniczna autobusu EV) w zakresie MPK Lublin Sp. z o.o. jest uzyskanie odpowiednich decyzji administracyjnych związanych z budową "infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego".

Pytanie nr 16

Czy Zamawiający posiada decyzję lokalizacyjną/o warunkach zabudowy dla przedmiotowego zadania?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że nie posiada decyzji lokalizacyjnej o warunkach zabudowy dla przedmiotowego zadania. Zgodnie ze zmienioną treścią pkt. 17.10. załącznika nr 1 do s.i.w.z. (specyfikacja techniczna autobusu EV) w zakresie MPK Lublin Sp. z o.o. jest uzyskanie odpowiednich decyzji administracyjnych związanych z budową "infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego".

Pytanie nr 17

Wykonawca zwraca się z prośbą o wskazanie czy Zamawiający posiada badania geotechniczne podłoża gruntowego w miejscu posadowienia stacji ładowania?

Jeżeli tak, Wykonawca zwraca się z prośbą o ich udostępnienie.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że nie posiada badań geotechnicznych podłoża gruntowego w miejscu posadowienia stacji ładowania. Zgodnie ze zmienioną treścią pkt. 17.10. załącznika nr 1 do s.i.w.z. (specyfikacja techniczna autobusu EV) MPK Lublin Sp. z o.o. wykona utwardzoną nawierzchnię pod montaż ładowarek zgodnie z projektem, którego wykonanie zleciło MPK Lublin Sp. z o.o.

Pytanie nr 18

Czy miejsca lokalizacji stacji ładowania wymagają konsultacji z Miejskim Plastykiem?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że miejsca lokalizacji stacji ładowania nie wymagają konsultacji z Miejskim Plastykiem.

Pytanie nr 19

Proszę o informację, czy stacje ładowania przedstawione w dokumentacji Zamawiającego znajdują się na istniejącej, utwardzonej wysepce placu postojowego u zbiegu linii rozgraniczających miejsca postojowe, czy nawierzchnię tą należy wykonać w ramach zakresu jako całkowitą lub jej niezbędną fragment?

Odpowiedź zamawiającego: Odpowiedź tak jak na pytanie nr 7.

Pytanie nr 20

Czy Wykonawca w ofercie i planowanym, swoim zakresie robót, powinien uwzględnić koszt badań UDT?

Odpowiedź zamawiającego: Odpowiedź zgodna z udzieloną na pytanie nr 3.

Pytanie nr 21

Załącznik nr 1 do SIWZ Punkt 17.10

Zamawiający wskazuje, że ładowarki mają być zainstalowane na "utwardzonych wysepkach" ale nie można do nich robić fundamentów. Ładowarki można przyczepić kotwami do istniejącego podłoża. Wykonawca nie może ponosić odpowiedzialności za następstwa posadowienia ładowarek we wskazanym punkcie jeśli nie zostanie ono przygotowane w należyty sposób.

1 Czy Zamawiający ponosi odpowiedzialność za to podłoże i zapewni iż około 500kg ładowarki będą mogły tam zostać zainstalowane?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że podłoże pod ładowarki zostanie wykonane zgodnie z projektem stacji ładowania opracowywanym na zlecenie MPK Lublin, w którym uwzględnione zostaną wymagania Wykonawcy w tym zakresie. W związku z powyższym zmianie ulega treść punktu 17.10 załącznika nr 1 do specyfikacji istotnych warunków zamówienia- Specyfikacja techniczna autobusów EV oraz treść załącznika nr 10 do s.i.w.z. - Wzór umowy.

Pytanie nr 22

Załącznik nr 1 do SIWZ Punkt 18.2 mówi o 4 ładowarkach dużej mocy i odsyła do załącznika 3.

1 Czy 4 ładowarki dużej mocy i 4 słupy z platformą ładującą EC również wchodzi w zakres tego przetargu?

2 Jeżeli 4 ładowarki dużej mocy i 4 słupy z platformą ładującą EC również wchodzi w zakres tego przetargu to w celu weryfikacji możliwości ustawienia autobusów na mapkach zwracamy się z prośbą o dokument w formie edytowalnej (dxf, dwg).

3 Jeżeli 4 ładowarki dużej mocy i 4 słupy z platformą ładującą EC również wchodzi w zakres tego nie ma możliwości stawiania ich bez odpowiedniego fundamentu. Prosimy o doprecyzowanie informacji.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia że 4 ładowarki dużej mocy i 4 słupy z platformą ładującą EC nie wchodzi w zakres przedmiotowego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Wymaga natomiast, żeby dostarczone przez Wykonawcę autobusy elektryczne były przystosowane do ładowania za pomocą ww. ładowarek dużej mocy, które Zamawiający nabędzie w ramach odrębnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

Pytanie nr 23

1. Czy dla ładowarek podwójnych linie zasilające wykonywane przez MPK Lublin zostaną w pełni wyposażone w odpowiednie zabezpieczenia (np. rozłącznik z bezpiecznikami dobranymi do mocy ładowarek uwzględniający selektywność zabezpieczeń).

1.2 Czy zabezpieczenie to wraz z doбором należy do Wykonawcy?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że zabezpieczenia (np. rozłącznik z bezpiecznikami dobranymi do mocy ładowarek uwzględniający selektywność zabezpieczeń) zostaną wykonane przez MPK Lublin.

Pytanie nr 24



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



2.1 Jakimi kablami (typ, przekrój) zostaną wykonane linie zasilające ładowarki podwójne?

2.2 Prosimy o przesłanie schematu układu zasilania.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że MPK Lublin Sp. z o.o. wykona infrastrukturę zasilającą ładowarki małej mocy, w tym podłoże pod ładowarki, zabezpieczenia mechaniczne ładowarek oraz linie kablowe do ich zasilania zgodnie z projektem, którego wykonanie zleciło MPK Lublin Sp. z o.o. Obecnie trwają prace nad dokumentacją projektową, w której to dokumentacji projektant wskaże odpowiednie kable linii zasilających ładowarki. W związku z powyższym na dzień udzielenia odpowiedzi Zamawiający nie ma możliwości przesłania schematu układu zasilania.

Pytanie nr 25

3. Czy instalacja zasilająca ładowarkę mobilną zostanie wykonana przez Zamawiającego czy musi ją wykonać Wykonawca?

1 Jeżeli wykonanie instalacji zasilającej ładowarkę mobilną jest po stronie Wykonawcy, to jaki jest zakres do wykonania w celu zasilenia ładowarki mobilnej?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca zobowiązany jest do wykonania ładowarki mobilnej wraz z kablem zasilającym, zakończonym znormalizowaną wtyczką, umożliwiającą podłączenie ładowarki do instalacji niskiego napięcia 3 x 400 V AC w MPK Lublin.

Pytanie nr 26

4. Czy ładowarka mobilna powinna być wyposażona w kabel zasilający AC z wtyczką (a jak tak to jakiej długości) czy w gniazdo stałe?

4.1 Na jaki prąd przystosować ww. wtyczkę lub gniazdo?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z odpowiedzią udzieloną na pytanie nr 25, Wykonawca zobowiązany jest do wykonania ładowarki mobilnej wraz z kablem zasilającym, zakończonym znormalizowaną wtyczką, umożliwiającą podłączenie ładowarki do instalacji niskiego napięcia 3 x 400 V AC w MPK Lublin. Zamawiający wymaga kabla zasilającego o długości równej co najmniej 10 m. Wtyczka musi być przystosowana do przenoszenia obciążeń wynikających z mocy znamionowej ładowarki.

W celu doprecyzowania wymagań stawianych ładowarce mobilnej Zamawiający dokona zmiany treści punktu 17.1.1. załącznika nr 1 do s.i.w.z. – Specyfikacja techniczna autobusów elektrycznych EV.

Pytanie 27

Czy ofertę i załączniki, podpisane przez Pełnomocnika (kwalifikowanym podpisem elektronicznym) może zamieścić na Platformie inna osoba niż Pełnomocnik?

Odpowiedź zamawiającego: Tak, ofertę i załączniki, podpisane przez Pełnomocnika (kwalifikowanym podpisem elektronicznym) może zamieścić na Platformie inna osoba niż Pełnomocnik.

Pytanie 28

W punkcie 17.10 załącznika nr 1 do SIWZ Zamawiający napisał: "Linie kablowe zasilające zostaną wykonane przez MPK Lublin".

Czy należy przez to rozumieć że MPK Lublin wykona we własnym zakresie stosowną dokumentację projektową i uzyska odpowiednie decyzje administracyjne związane z budową "infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego"?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający potwierdza, że MPK Lublin wykona we własnym zakresie stosowną dokumentację projektową i uzyska odpowiednie wymagane prawem uzgodnienia, opinie, pozwolenia czy decyzje administracyjne związane z budową "infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego". Powyższe ma potwierdzenie w zmienionej treści



Fundusze
Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



punktu 17.10 załącznika nr 1 do specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Specyfikacja techniczna autobusów EV.

Pytanie 29

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zabudowę biletomatu w autobusach na lewym przednim nadkolu?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że wymagania specyfikacji technicznej dopuszczają montaż automatu biletowego na pierwszym nadkolu po lewej stronie trolejbusu (za miejscem kierowcy).

Pytanie 30

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ pkt. 22.5 pisze: „Fotel kierowcy z zawieszeniem pneumatycznym i pełną regulacją bezstopniową, wyposażony w podłokietnik.”

Prosimy o informację po której stronie Zamawiający wymaga montażu podłokietnika, po prawej czy po lewej?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że zaleca montaż podłokietnika z lewej strony fotela kierowcy.

Pytanie nr 31

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ pkt. 34.5 pisze: „Wykonawca umożliwi nieodpłatnie zainstalowanie innych urządzeń systemu – np. dodatkowych kasowników oraz innych niezbędnych do obsługi nowych funkcjonalności systemów teleinformatycznych w ramach zadań realizowanych przez Zamawiającego, bez utraty przez Zamawiającego gwarancji.”

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie jakiego typu urządzenia Zamawiający ma na myśli oraz o określenie planowanego miejsca ich zabudowy.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że dodatkowe urządzenia mogą, ale nie muszą być instalowane w pojazdach w ramach rozbudowy systemów pokładowych lub teleinformatycznych Zamawiającego. W/w zapis zabezpiecza interes Zamawiającego w przypadku takiej konieczności. Każde dołożenie urządzeń będzie konsultowane z producentem pojazdu przez Wykonawcę, który będzie realizował zadanie związane z rozszerzeniem systemu.

Pytanie nr 32

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, punkt 4.1 pisze:

„Wydzielona przestrzeń przeznaczona do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego, usytuowana pomiędzy 1 a 2 osią autobusu, 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.

Wydzielona przestrzeń przeznaczona do montażu automatu biletowego nie może zmniejszać wymiarów minimalnych przestrzeni do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego.”

Prosimy o potwierdzenie, że automat biletowy nie może zmniejszać wymiarów minimalnych przestrzeni do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego zgodnych z Regulaminem 107 EKG ONZ czyli min. 1300 mm x 750 mm.

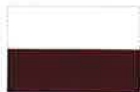
Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że jako minimalny wymiar przestrzeni do przewozu wózka inwalidzkiego traktowany jest określony w pkt. 4.1 wymiar 1800 x 750 mm, a nie 1300 x 750 mm.

Pytanie nr 33

Prosimy o potwierdzenie, że w pkt. 29 załącznika nr 9 do SIWZ Zamawiający wymaga podania przez Wykonawców maksymalnego ciągłego prądu ładowania i rozładowania oraz maksymalnego chwilowego prądu ładowania i rozładowania ogniw elektrochemicznych baterii trakcyjnych.



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że w pkt 29 podpunkt 35.4.3 Załącznika nr 1 do s.i.w.z. – Specyfikacja techniczna autobusów EV opisał w sposób jednoznaczny wymagane parametry, tj. maksymalny ciągły prąd ładowania i rozładowania (I_{maxc}) $\geq 4 C$ oraz chwilowy (10 sekundowym) (I_{maxch}) $\geq 8 C$, gdzie C oznacza wartość natężenia prądu 1 godzinowego ogniwa. W pkt. 29 załącznika nr 9 do SIWZ wymaga natomiast podania tych parametrów.

Pytanie nr 34

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SIWZ mowa jest o rozwiązaniu zalecanym, jest to rozwiązanie mile widziane a nie wymagane.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający potwierdza, że rozwiązania zalecane w siwz są traktowane jako mile widziane, a nie bezwzględnie wymagane.

Pytanie nr 35

Prosimy o podanie następujących szacowanych danych dotyczących autobusów będących przedmiotem zamówienia:

- średnia prędkość handlowa w km/h.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że średnia prędkość handlowa dla linii obsługiwanych autobusami elektrycznymi mieści się w przedziale od 19,3 do 30,6 km/h, a średnio wynosi 19,7 km/h.

Pytanie nr 36

Zamawiający dopuszcza powierzenie części zamówienia podwykonawcom. Prosimy o potwierdzenie, że dokument JEDZ oraz dokumenty wymienione w pkt. 6.2.1 SIWZ są wymagane tylko od podwykonawcy, na którego zasobach wykonawca polega w celu wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu.

W pozostałych przypadkach podwykonawstwa nie ma obowiązku załączania ww. dokumentów.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający potwierdza, że dokument JEDZ oraz dokumenty wymienione w pkt. 6.2.1 SIWZ są wymagane tylko od podwykonawcy, na którego zasobach wykonawca polega w celu wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu. W pozostałych przypadkach podwykonawstwa nie ma obowiązku załączania ww. dokumentów.

Pytanie nr 37

Zamawiający we wzorze umowy, w paragrafie 2 – Dodatkowe wyposażenie - pisze:

*„Wykonawca najpóźniej w dacie przystąpienia do odbioru technicznego pierwszego z Autobusów / punktu ładowania / pierwszej z ładowarek małej mocy stanowiącego przedmiot Umowy przekaże 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 wymienionych dokumentów. Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca nie musi załączać dokumentów wymienionych w powyższych punktach do oferty.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający potwierdza, że Wykonawca nie musi załączać dokumentów, o których mowa w § 2 -Dodatkowe wyposażenie do oferty.

Pytanie nr 38

Zamawiający w paragrafie 2 ust. 9 wzoru umowy wymaga dostarczenia dokumentacji w wersji papierowej. Prosimy o wyrażenie zgody na dostarczenie dokumentacji w wersji elektronicznej. Jest to rozwiązanie ekologiczne, które w razie potrzeby pozwala na wydrukowanie fragmentu dokumentacji o ile jest taki potrzebny.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowy zapis § 2 ust. 9 wzoru umowy (załącznik nr 10 do s. i. w. z.). Zamawiający wyjaśnia, że dokumenty wymagane przez Zamawiającego w wersji papierowej, w szczególności: świadectwo zgodności WE, karty pojazdów, dokumentacja techniczno-ruchowa ładowarek dotyczą potwierdzenia spełnienia



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



podstawowych wymogów określonych przez Zamawiającego w s.i.w.z. a tym samym ich dostarczenie przez Wykonawcę w wersji papierowej jest zasadne. Jednocześnie Zamawiający informuje, że zgodnie z treścią wzoru umowy Wykonawca może dostarczyć niektóre dokumenty w wersji elektronicznej.

Pytanie nr 39

Zamawiający we wzorze umowy, w paragrafie 11 ust. 9 pisze:

1. W przypadku przekroczenia wartości zużycia energii elektrycznej, o której mowa w § 4 ust. 12a niniejszej umowy, Wykonawca zobowiązany jest do zapłaty kary umownej obliczonej zgodnie z następującym wzorem:

$[(PP \times Rzp \times C)] \times 5$, gdzie

PP – przebieg autobusu podczas całego cyklu użytkowania wynoszący 800 000 km

Rzp - różnica pomiędzy wartością zużycia energii elektrycznej ustaloną na podstawie dokumentu przedstawionego przez Wykonawcę o którym mowa w § 2 ust. 28 pkt 2 lit. a ppkt. ab niniejszej Umowy, a wartością zużycia energii elektrycznej podaną przez Wykonawcę w ofercie,

C – 0,72 zł/kWh (stawka brutto za energię elektryczną do zasilania trakcji trolejbusowej).

W/w kara naliczana jest po zrealizowaniu dostawy Autobusów, o których mowa w par. 2 ust. 1 niniejszej Umowy, w rozumieniu postanowień par. 2 ust. 2 Umowy.

Wnosimy o zmniejszenie wysokości kary umownej poprzez zmianę we wzorze:

z „5” na „2%”. Przemnożenie wartości kary pięciokrotnie nawet przy RZP = 0,1 daje ogromną kwotę. Taka kara jest bardzo wysoka w odniesieniu do ewentualnego poniesionego przez Zamawiającego uszczerbku. Dodatkowo kara w takiej wysokości może być podstawą zarzutu rażącego wygórowania kary umownej na gruncie art. 484 §2 KC. Zgodnie z wyrokiem KIO z dnia 19 lutego 2010 r. (sygn. KIO/UZP 1839/09) o karze rażąco wygórowanej można mówić, (...) w sytuacji, gdy wysokość kar przekracza granice motywacji wykonawcy do realizacji zamówienia i stanowi przyczynek dla zamawiającego do wzbogacenia się.

Przyjmuje się i uznaje w orzecznictwie, że kary powinny być symetryczne i ekwiwalentne do skali i rodzaju naruszenia. Wysokość kar musi być racjonalna i oparta na realiach rynkowych.

Z uwagi na powyższe prosimy o dostosowanie wysokości tej kary do poziomu powszechnie akceptowalnego.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje zapis § 11 ust. 9 wzoru umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). Zamawiający wyjaśnia że cyfra 5 we wzorze oznacza liczbę autobusów, które wykonawca ma dostarczyć w ramach dostawy przedmiotu umowy. Należy wskazać, że w/w kara (naliczana jednorazowo dla wszystkich autobusów, które Wykonawca jest zobowiązany dostarczyć w ramach dostawy przedmiotu umowy) odpowiada szkodzie poniesionej przez Zamawiającego, wynikającej ze zwiększonego zużycia energii elektrycznej dostarczonych autobusów w ciągu zakładanego cyklu ich użytkowania (tj. 800 tys. km dla każdego autobusu). Mając na względzie powyższe wysokość przedmiotowej kary jest symetryczna i ekwiwalentna do skali i rodzaju naruszenia, a tym samym pozostawienie jej w umowie w niezmienionej wysokości jest uzasadnione.

Pytanie nr 40

Zamawiający we wzorze umowy par. 11 pkt. 2 pisze:

„W przypadku przekroczenia terminów dostawy Autobusów, ładowarek wraz z dokumentacją, programami i dodatkowym wyposażeniem (wyszczególnionymi w § 2 Umowy), o których mowa w § 2 ust. 1, w rozumieniu postanowienia § 2 ust. 2 z zastrzeżeniem § 2 ust. 5 i § 13 ust. 2 niniejszej Umowy, Wykonawca zobowiązany jest do zapłacenia, za każdy dzień kalendarzowy zwłoki, kary umownej na rzecz Zamawiającego w wysokości:

- 1) 1000 zł (słownie: tysiąc złotych) za każdy niedostarczony w terminie Autobus,
- 2) 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdą niedostarczoną w terminie ładowarkę. ”

1. Prosimy o zmniejszenie w/w kar umownych na następujące:



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



- 1) 500 zł (słownie: pięćset złotych) za każdy niedostarczony w terminie Autobus,
- 2) 100 zł (słownie: sto złotych) za każdą niedostarczoną w terminie ładowarkę.

Jednocześnie prosimy o potwierdzenie, że w przypadku opóźnienia w dostawie tylko jednego autobusu (pozostałe zostaną dostarczone w wymaganym przez Zamawiającego terminie) Zamawiający naliczy karę za opóźnienie tylko i wyłącznie za ten jeden opóźniony autobus, natomiast pozostałe będą uznane za dostarczone w wymaganym terminie.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje zapis § 11 ust. 2 wzoru umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że kary wskazane w w/w przepisie będą naliczane w przypadku przekroczenia przez Wykonawcę terminów dostawy, o których mowa w § 2 ust. 1, w rozumieniu postanowienia § 2 ust. 2 z zastrzeżeniem § 2 ust. 5 i § 13 ust. 2 wzoru umowy - za każdy (pojedynczy) Autobus, ładowarkę niedostarczone w w/w terminie.

Pytanie nr 41

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ, par. 2 ust. 11. napisał:

Wykonawca udziela Zamawiającemu, w ramach wynagrodzenia, o którym mowa w § 3 niniejszej Umowy niewyłącznej, nieograniczonej czasowo i terytorialnie licencji uprawniającej do korzystania ze wszystkich elementów dokumentacji i oprogramowania dla Nielimitowanej liczby użytkowników, związanych z dostarczonymi Zamawiającemu Autobusami/ładowarkami, z prawem udzielenia sublicencji w przypadku zlecenia osobie trzeciej wykonywania usług utrzymania, w tym obsługi eksploatacyjnej, przeglądów, napraw oraz zbycia Autobusów/ładowarek albo oddania ich do korzystania, na podstawie jakiegokolwiek stosunku prawnego, uprawniającej do korzystania z dokumentacji na następujących polach eksploatacji:

- 1) wykorzystanie dostarczonej dokumentacji i oprogramowania do obsługi Autobusów ładowarek, ich przeglądów i usług utrzymania oraz napraw okresowych, po pisemnym zobowiązaniu się przez inny podmiot wykonujący naprawy, że dokumentacja będzie wykorzystana wyłącznie do celów naprawczych,
 - 2) utrwalanie oprogramowania na nośnikach informatycznych,
 - 3) wprowadzanie i utrwalanie oprogramowania w pamięci komputera i innych urządzeń mikroprocesorowych,
- (...)

Udzielona licencja obejmuje także wszelkie zmiany i aktualizacje wprowadzone przez Wykonawcę w dokumentacji i oprogramowaniu w okresie gwarancji.

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

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z. Zgodnie z wiedzą zamawiającego licencje na oprogramowanie systemów operacyjnych serwerów i stacji roboczych jak również oprogramowanie dostępne w ogólnej sieci sprzedaży posiadają odrębne licencje w postaci np. naklejek, kodów, kodów aktywacyjnych, bądź w formie papierowej a integralną częścią oprogramowania stanowi wyłącznie treść umowy licencyjnej a nie sama licencja.

Pytanie nr 42

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ, par. 2 ust. 20. napisał:

Wykonawca zagwarantuje, możliwość bezpłatnego korzystania z dostarczonych urządzeń i oprogramowania bez wymaganej aktualizacji po okresie gwarancyjnym.

oraz

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ, par. 2 ust. 26. napisał:

Wykonawca zagwarantuje, możliwość bezpłatnego korzystania z dostarczonych urządzeń i oprogramowania bez konieczności dokonywania aktualizacji po okresie gwarancyjnym.



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Zamawiający wymaga zagwarantowania bezpłatnego korzystania z dostarczonych urządzeń i oprogramowania bez konieczności dokonywania aktualizacji po okresie gwarancyjnym, jednak nie określił przez jaki okres czasu zamierza korzystać z tego oprogramowania. Zapis w obecnej postaci wymaga wykorzystania oprogramowania bezterminowo, co uniemożliwia poprawną kalkulację oferty w rozumieniu prawa zamówień publicznych. Prosimy o potwierdzenie, że oprogramowanie ma być dostępne bezpłatnie przez okres 15 lat od daty dostawy bez konieczności dokonywania aktualizacji, lub wskazać dokładny okres, w którym oprogramowanie ma być dostępne.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy § 2 ust. 20 i ust. 26 „wzoru Umowy” (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). W/w zapisy umożliwiają bezpłatne korzystanie przez Zamawiającego z dostarczonych urządzeń i oprogramowania bez konieczności ich aktualizacji po okresie gwarancyjnym – co zabezpiecza interes Zamawiającego w zakresie prawidłowej eksploatacji przedmiotu zamówienia. Tym samym pozostawienie przedmiotowego zapisu w umowie jest uzasadnione.

Zamawiający wymaga zgodnie z SIWZ. Przedmiotem zamówienia jest zakup pojazdów. Zamawiający wymaga, aby wszelkie dostarczone oprogramowanie zostało udostępnione Zamawiającemu i w całym cyklu życia dostarczonych pojazdów Zamawiający musi mieć możliwość korzystania z oprogramowania bez ponoszenia dodatkowych kosztów w zakresie w jakim zostało dostarczone.

Pytanie nr 43

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ, par. 2 ust. 21. napisał:

Wykonawca najpóźniej w dacie przystąpienia do odbioru technicznego pierwszego z Autobusów przekaże Zamawiającemu dodatkowe wyposażenie określone między innymi w s.i.w.z. i ofercie, a w szczególności:

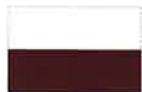
- 1) *urządzenia i programy do diagnostyki, i prac obsługowo-naprawczych Autobusów zalecane w języku polskim:*
 - a) *interfejsy, okablowanie i oprogramowania do diagnostyki układu napędowego baterii trakcyjnych i prac obsługowo-naprawczych układów mechanicznych, pneumatycznych i elektrycznych Autobusu zainstalowane na komputerze przenośnym z aktualną wersją systemu operacyjnego – umożliwiające przeprowadzenie pełnej diagnostyki, kalibracji, konfiguracji, odczytu parametrów pracy oraz kasowania błędów - oprogramowanie powinno być oryginalne producenta podzespołu jeśli takie istnieje,*
 - b) *komputer przenośny z aktualną wersją systemu operacyjnego, o którym mowa w pkt b),*
 - c) *narzędzia specjalne i przyrządy kontrolno-pomiarowe, niezbędne do wykonywania wszystkich czynności obsługowo – naprawczych.*
 - d) *Zaleca się dostarczenie plików HEX do wszystkich programowalnych urządzeń w Autobusie niezbędnych do ich diagnostyki,*
 - e) *inne, których Zamawiający nie był w stanie przewidzieć, niezbędne do wykonywania obsługi i napraw, a których wymaga komplectacja oferowanego Autobusu.*
- (...)

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyraża zgodę, aby do diagnozy wszystkich wymienionych układów dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne łączące w sobie wszystkie funkcje opisane we wskazanych punktach.

2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza dostarczenie jednego kompletu wyposażenia diagnostycznego (złożonego z narzędzia diagnostycznego oraz komputera) wspólnego dla całej dostawy.

3. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający za spełnienie tego warunku uzna wyposażenie warsztatu w brakujące narzędzia.

4. Zamawiający wymaga dostarczenia urządzenia, programów do diagnostyki i prac obsługowo-naprawczych Autobusów w języku polskim. Jednocześnie Zamawiający wymaga interfejsy, okablowanie i oprogramowania do diagnostyki i prac obsługowo-naprawczych układów mechanicznych, pneumatycznych i elektrycznych Autobusu zainstalowane na komputerze



przenośnym z aktualną wersją systemu operacyjnego - oprogramowanie powinno być oryginalne producenta podzespołu jeśli takie istnieje. Te dwa wymogi są sprzeczne ze sobą. Nie wszyscy producenci podzespołów wydają oprogramowanie diagnostyczne w języku polskim. Wobec tego prosimy o dopuszczenie jako rozwiązanie równoważne akceptację dedykowanego oprogramowania producenta pojazdu wraz z interfejsami diagnostycznymi lub odstąpienie od wymogu dostarczenia polskiej wersji językowej oprogramowania.

5. Zamawiający wymaga dostarczenia narzędzi specjalnych i przyrządów kontrolno-pomiarowych, niezbędnych do wykonywania wszystkich czynności obsługowo- naprawczych. Zapis jest nieprecyzyjny i stanowi listę otwartą, co uniemożliwia poprawną kalkulację oferty w rozumieniu prawa zamówień publicznych. Może to wpłynąć na wysoką cenę oferty. Przy pojazdach z napędem elektrycznym do wykonywania czynności obsługowych mogą być wymagane narzędzia izolowane przeznaczone do prac elektrycznych. Narzędzia takie są ogólnodostępne, dlatego prosimy o potwierdzenie, że zapis nie dotyczy narzędzi dostępnych po za siecią dystrybucji producenta pojazdu.

6. Zapis w podpunkcie e) jest nieprecyzyjny, stanowi listę otwartą, co uniemożliwia poprawną kalkulację oferty w rozumieniu prawa zamówień publicznych. Lista powinna być precyzyjna i zamknięta w celu poprawnej kalkulacji ceny. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że zapis ogranicza się do narzędzi specjalistycznych niedostępnych po za siecią sprzedaży producenta, a które są wymagane zakresem udzielonej autoryzacji i dokumentacją producenta autobusu.

Odpowiedź zamawiającego:

1. Zamawiający wyjaśnia, że zaakceptuje urządzenie diagnostyczne wskazane przez Wykonawcę w pkt 17.1 pytania pod warunkiem, że jego zakres diagnozy, pracy nie będzie mniejszy od urządzeń diagnostycznych producentów podzespołów.
2. Zamawiający potwierdza, że wymaga dostarczenia jednego kompletu wyposażenia diagnostycznego (złożonego z narzędzia diagnostycznego oraz komputera) wspólnego dla całej dostawy.
3. Zamawiający wyjaśnia, że nie uzna za spełnienie tego warunku poprzez doposażenie warsztatu w brakujące narzędzia.
4. Zamawiający informuje, że dostarczenie urządzeń i programów do diagnostyki, prac obsługowo-naprawczych Autobusów w języku polskim jest zalecane, a więc mile widziane, a nie bezwzględnie wymagane. Zamawiający zdaje sobie sprawę, że nie wszyscy producenci podzespołów wydają oprogramowanie diagnostyczne w języku polskim.
5. Zamawiający potwierdza, że zapis nie dotyczy narzędzi dostępnych poza siecią dystrybucji producenta pojazdu.
6. Zamawiający podtrzymuje zapis § 2 ust. 21 pkt 1 lit. e, jednocześnie wyjaśnia, że przedmiotowy zapis dotyczy wyposażenia niezbędnego w zakresie udzielonej autoryzacji do wykonywania obsług i napraw, których wymaga kompletacja oferowanego przedmiotu zamówienia. Wykonawca, jako ich dostawca powinien posiadać wiedzę jakie urządzenia specjalistyczne są niezbędne do wykonywania ww. prac. Jako narzędzia specjalistyczne zamawiający rozumie te, które nie są dostępne poza siecią sprzedaży Wykonawcy.

Pytanie nr 44

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ, par. 2 ust. 22. napisał:

22. Wykonawca najpóźniej w dacie przystąpienia do odbioru technicznego pierwszej z ładowarek przekaze Zamawiającemu dodatkowe wyposażenie określone m. in. w s.i.w.z. i ofercie, a w szczególności:

- 1) *urządzenia i programy do diagnostyki i prac obsługowo-naprawczych ładowarek zalecane w języku polskim:*
 - a) *interfejsy, okablowanie i oprogramowanie do diagnostyki oraz prac obsługowo – naprawczych,*
 - b) *zaleca się dostarczenie plików HEX do wszystkich programowalnych urządzeń wchodzących skład ładowarki, które niezbędne są dla realizacji zadań związanych z odpowiednią diagnostyką i obsługą serwisową urządzenia,*
 - c) *urządzenia wymagane do pomiarów elektrycznych, wymiany komponentów elektrycznych i drobnych napraw mechanicznych ładowarki,*



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



**Rzeczpospolita
Polska**

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



- d) inne, których Zamawiający nie był w stanie przewidzieć, niezbędne do wykonywania obsługi i napraw, a których wymaga specyfika oferowanych ładowarek.

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza dostarczenie jednego kompletu wyposażenia diagnostycznego wspólnego dla całej dostawy.
2. Zamawiający wymaga dostarczenia urządzenia i programów do diagnostyki oraz prac obsługowo-naprawczych ładowarek w języku polskim. Prosimy o potwierdzenie, że wymóg ten jest zaleceniem a nie obowiązkiem, więc Zamawiający zaakceptuje urządzenia obsługiwane w innym języku niż polskim.
3. Zapis w podpunkcie d) jest nieprecyzyjny, stanowi listę otwartą, co uniemożliwia poprawną kalkulację oferty w rozumieniu prawa zamówień publicznych. Lista powinna być precyzyjna i zamknięta w celu poprawnej kalkulacji ceny. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że zapis ogranicza się do narzędzi specjalistycznych niedostępnych poza siecią sprzedaży producenta, a które są wymagane zakresem udzielonej autoryzacji i dokumentacją producenta autobusu.

Odpowiedź zamawiającego:

1. Zamawiający potwierdza, że wymaga dostarczenia jednego kompletu wyposażenia diagnostycznego wspólnego dla całej dostawy.
2. Zamawiający potwierdza, że dostarczenie urządzeń i programów do diagnostyki, prac obsługowo-naprawczych ładowarek w języku polskim jest zalecane, a więc mile widziane, a nie bezwzględnie wymagane.
3. Zamawiający podtrzymuje zapis § 2 ust. 22 pkt 1 lit. d, jednocześnie wyjaśnia, że przedmiotowy zapis dotyczy wyposażenia niezbędnego w zakresie udzielonej autoryzacji do wykonywania obsługi i napraw, których wymaga kompletacja oferowanego przedmiotu zamówienia. Wykonawca, jako ich dostawca powinien posiadać wiedzę jakie urządzenia specjalistyczne są niezbędne do wykonywania ww. prac. Jako narzędzia specjalistyczne zamawiający rozumie te, które nie są dostępne poza siecią sprzedaży Wykonawcy.

Pytanie nr 45

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ, par. 6 ust. 4. napisał:

Wszelkie koszty związane z wymianą lub naprawą wadliwych części ponosi Wykonawca.

Prosimy o potwierdzenie, że wszelkie koszty związane z wymianą lub naprawą wadliwych części w okresie gwarancji całopojazdowej ponosi Wykonawca.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że Wykonawca ponosi wszelkie koszty związane z wymianą lub naprawą wadliwych części, o których mowa w § 6 ust. 4 wzoru umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.) w okresie gwarancji wskazanym w § 1 ust. 4 „Warunków gwarancji i serwisu” (załącznik nr 1 do wzoru umowy) lub rękojmi.

Pytanie nr 46

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ, par. 8 ust. 3. napisał:

W ramach udzielonej autoryzacji zaleca się Wykonawcy zorganizowanie magazynu depozytowego części zamiennych do dostarczonych Autobusów/ładowarek w miejscu wskazanym przez Zamawiającego.

Prosimy o potwierdzenie, że wymóg ten jest zaleceniem dla Wykonawcy, a nie jego obowiązkiem.

W przeciwnym razie, czy Zamawiający wyrazi zgodę na odstąpienie od wymogu utworzenia magazynu depozytowego części zamiennych? Jest to dodatkowy koszt, który zostanie doliczony do oferty. Jednocześnie Wykonawca potwierdza możliwość dostarczenia części na terenie Polski w terminie nie dłuższym niż 3 dni robocze.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający potwierdza, że wskazany w § 8 ust. 3 wzoru umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.) wymóg zorganizowania magazynu depozytowego części zamiennych do dostarczonych Autobusów/ładowarek jest zaleceniem dla Wykonawcy a nie jego obowiązkiem.



Pytanie nr 47

Dotyczy zapisów w załączniku nr 10 do SIWZ, par. 8 ust. 12., 13., 21. oraz w załączniku nr 2 do umowy (ramowe warunki autoryzacji), par. 2 ust. 4., 5., 12.

1. Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.
2. Dostarczenie zestawu diagnostycznego wraz z 7 kodami dostępu może wpłynąć na wysoką cenę oferty finalnej. Znacznie lepszym rozwiązaniem jest dostarczenie zestawu diagnostycznego, który nie wymaga kodów dostępu. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje jako rozwiązanie równoważne do obsługi programów diagnostycznych urządzenie niewymagające nadawania kodów dla pracowników.
3. Prosimy o potwierdzenie, że należy dostarczyć jeden zestaw diagnostyczny do którego kody dostępu należy nadać 7 osobom.
4. Prosimy o potwierdzenie że miejscem szkoleń będzie siedziba Zamawiającego lub producenta pojazdu, mieszcząca się na terenie Polski.

Odpowiedź zamawiającego:

Ad 1. Osoby skierowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych SEP lub równoważne.

Ad 2. Zamawiający przychylił się częściowo do wniosku pytającego, w związku z powyższym wymaga dostarczenia zestawu diagnostycznego z 2 kodami dostępu. Jednocześnie nie zaakceptuje urządzenia niewymagającego nadawania kodów dla pracowników jako rozwiązania równoważnego do obsługi programów diagnostycznych.

W związku z powyższym zmianie ulega treść § 8 ust.12 Załącznika nr 10 –wzór umowy oraz treść § 2 ust. 4 załącznika nr 2 do umowy – Ramowe warunki autoryzacji.

Ad 3. Zamawiający informuje, że należy dostarczyć jeden zestaw diagnostyczny do którego kody dostępu należy nadać 2 osobom.

Ad 4. Zamawiający informuje, że zgodnie z § 8 ust.12 Załącznika nr 10 –wzór umowy Wykonawca zobowiązany jest w ramach wynagrodzenia do przeprowadzenia szkolenia w miejscu wskazanym przez Zamawiającego na terenie Polski. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przeprowadzenie szkolenia w miejscu wskazanym przez Wykonawcę.

Pytanie nr 48

Zamawiający w załączniku nr 10 do SIWZ, par. 11 ust. 11. napisał:

Niezależnie od przewidzianej kary umownej Zamawiający może na koszt i ryzyko Wykonawcy zlecić osobie trzeciej wykonanie prac polegających na usunięciu wad, jeżeli Wykonawca nie usunie wad w terminie określonym w załączniku nr 1 do umowy – „Warunki gwarancji i serwisu”.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający może na koszt i ryzyko Wykonawcy zlecić osobie trzeciej wykonanie prac polegających na usunięciu wad, jeżeli Wykonawca nie usunie wad w odpowiednim terminie, jedynie w drodze porozumienia Stron i po akceptacji wszelkich kosztów przez Wykonawcę.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowy zapis § 11 ust. 11 wzoru umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). Zamawiający wyjaśnia, że w/w postanowienie ma istotne znaczenie dla prawidłowej i terminowej realizacji umowy, a tym samym jego pozostawienie w umowie jest uzasadnione.

Pytanie nr 49

Zamawiający w załączniku nr 1 do SIWZ, pkt. 19.1 i pkt. 20.1 napisał:

(...)

Zamawiający dopuszcza inny sposób zabezpieczenia od kataforezy jednak Wykonawca zobowiązany jest wówczas nie wymagać od zamawiającego wykonywania jakichkolwiek czynności konserwacyjnych przy podwoziu w okresie udzielonej gwarancji.

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 1 ust. 4. pkt 1. b) i c) napisał:

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

(...)

b) (m-ce) na konstrukcję szkieletu nadwozia. W przypadku wykonania szkieletu nadwozia ze stali konstrukcyjnej i zastosowania sposobu zabezpieczenia konstrukcji innego od kataforezy Wykonawca nie może wymagać od Zamawiającego wykonywania jakichkolwiek czynności konserwacyjnych przy nadwoziu w okresie udzielonej gwarancji,

c)(m-ce) na konstrukcję podwozia. W przypadku wykonania konstrukcji podwozia ze stali konstrukcyjnej i zastosowania sposobu zabezpieczenia konstrukcji innego od kataforezy Wykonawca nie może wymagać od Zamawiającego wykonywania jakichkolwiek czynności konserwacyjnych przy podwoziu w okresie udzielonej gwarancji,

(...)

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyklucza jedynie zabiegi wykraczające poza obowiązkowe uzupełnianie ubytków konserwacji podwozia i nadwozia wynikające z eksploatacyjnego zużycia, zawarte w planie przeglądów.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że nie dopuszcza rozwiązania, w którym Wykonawca wymagać będzie wykonywania dodatkowych okresowych zabiegów konserwacyjnych. Akceptuje natomiast uzupełnianie ubytków w powłoce zabezpieczającej podwozie i nadwozie, wynikające z eksploatacyjnego zużycia tej powłoki (np. na skutek uszkodzenia mechanicznego powłoki).

Pytanie nr 50

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 1 ust. 4. pkt 1 d) napisał:

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

(...)

d)na powłokę lakierniczą nadwozia,

(...)

Prosimy o potwierdzenie, że wymagana gwarancja dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający potwierdza, że wymagana w § 1 ust. 4 pkt 1 lit. d „Warunków gwarancji i serwisu” (załącznik nr 1 do wzoru umowy) dotyczy zewnętrznych powłok lakierniczych nadwozia.

Pytanie nr 51

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 2 ust. 2. napisał:

W okresie gwarancji wszystkie naprawy będą się odbywać z użyciem nowych oryginalnych części zamiennych, za wyjątkiem przypadków, na które Zamawiający wyrazi zgodę pisemnie lub w drodze elektronicznej.

Obecnie na całym świecie, coraz powszechniej stosuje się regenerację części i podzespołów, wykorzystując w procesie naprawczym jedynie niektóre z elementów, nieużywających się w trakcie normalnej eksploatacji – np. obudowa, korpus, itp. jest to podyktowane względami ekonomicznymi i ochrony środowiska. Części i podzespoły regenerowane w niczym nie ustępują zatem częściom i podzespołom nowym, zarówno pod względem funkcjonalności, jak też trwałości i są objęte taką samą gwarancją jak części nowe. Czy Zamawiający wyraża zgodę na stosowanie części regenerowanych do napraw?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający nie dopuszcza stosowania do napraw w okresie gwarancji części i podzespołów po regeneracji.

Pytanie nr 52

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 2 ust. 3. napisał:



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Zgłoszenie reklamacji objętej gwarancją dokonuje się Wykonawcy drogą elektroniczną. Fakt otrzymania zgłoszenia musi być niezwłocznie potwierdzony. W przypadku braku potwierdzenia przyjęcia zgłoszenia przez Wykonawcę, przyjmuje się, że Wykonawca otrzymał mail w chwili wysłania przez Zamawiającego. W przypadku wystąpienia awarii systemu elektronicznego wysyłania i potwierdzania zgłoszeń, dopuszcza się inne formy komunikacji.

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

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający potwierdza, że dopuszcza możliwość zgłaszania napraw poprzez inny udostępniony Zamawiającemu system zgłoszeń dostępny za pośrednictwem Internetu. Wyjaśnia jednocześnie, że w przypadku jego awarii dokona zgłoszenia poprzez pocztę mailową.

Pytanie nr 53

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 2 ust. 6. napisał:
W przypadku gdy wada wyłącza Autobus z eksploatacji termin jej usunięcia wynosi maksymalnie 5 dni roboczych od dnia powiadomienia Wykonawcy o wadzie. W przypadku gdy zaistnieje konieczność wydłużenia tego terminu Wykonawca jest zobowiązany zapewnić Autobus zastępczy lub, w przypadku braku możliwości zapewnienia Autobusu zastępczego pokryć koszty zapewnienia Autobusu zastępczego przez Zamawiającego lub jego użytkownika. W przypadku zapewnienia Autobusu zastępczego postanowienia § 4 ust. 11 niniejszych „Warunków gwarancji i serwisu” stosuje się odpowiednio.

oraz

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 4 ust. 7. napisał:
Zamawiający, po wystąpieniu wad masowych może żądać dostarczenia nieodpłatnie przez Wykonawcę zastępczych Autobusów i ładowarek w miejsce Autobusów/ładowarek wyłączonych z eksploatacji, w terminie do 7 dni roboczych od daty zawiadomienia Wykonawcy.

Z powodu małej ilości występujących elektrobusów na rynku Wykonawca może nie być w stanie zapewnić elektrobusu zastępczego, co może wiązać się każdorazowo z zapłatą zryczałtowanej kwoty 2000 zł. Mając na uwadze zapewnienie ciągłości usług przewozowych, inni Zamawiający w podobnych postępowaniach na elektrobusy dopuszczają w zastępstwie zapewnienie autobusów spalinowych. Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy spalinowe, spełniające min. normę Euro V?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że wymagania stawiane autobusowi zastępczemu zostały określone w § 4 ust. 11 załącznika nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), który ma następujące brzmienie: „Autobus zastępczy, o którym mowa w ust. 7 oraz w § 2 ust. 6 niniejszych „Warunków gwarancji i serwisu” powinien posiadać parametry techniczno – eksploatacyjne i wyposażenie adekwatne do parametrów Autobusów dostarczonych. W przeciwnym razie wprowadzenie Autobusu zastępczego wymaga zgody Zamawiającego. Liczba Autobusów zastępczych będzie równa liczbie wszystkich Autobusów wyłączonych z eksploatacji.”

Zgodnie z powyższym Zamawiający dopuszcza wprowadzenie Autobusu zastępczego o parametrach techniczno – eksploatacyjnych i wyposażeniu innym niż autobusy dostarczone, jednak za jego zgodą.

Pytanie nr 54

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 2 ust. 7. napisał:
7. W przypadku gdy wada wyłącza ładowarkę z eksploatacji termin jej usunięcia wynosi maksymalnie 5 dni roboczych od dnia powiadomienia Wykonawcy o wadzie. W przypadku, gdy zaistnieje konieczność wydłużenia tego terminu Wykonawca jest zobowiązany zapewnić zastępczą ładowarkę lub w przypadku braku możliwości zapewnienia zastępczej ładowarki pokryć koszty zapewnienia zastępczej ładowarki przez Zamawiającego lub jej użytkownika. W przypadku zapewnienia zastępczej ładowarki postanowienia § 4 ust. 12 niniejszych „Warunków gwarancji i serwisu” stosuje się odpowiednio.

oraz

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 4 ust. 7. napisał:



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Zamawiający, po wystąpieniu wad masowych może żądać dostarczenia nieodpłatnie przez Wykonawcę zastępczych Autobusów i ładowarek, w miejsce Autobusów/ładowarek wyłączonych z eksploatacji, w terminie do 7 dni roboczych od daty zawiadomienia Wykonawcy. Zamawiający wraz z autobusami otrzyma więcej niż jedną ładowarkę. W przypadku awarii jednej ładowarki, będzie mógł skorzystać z ładowania przy pomocy pozostałych ładowarek. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że wymóg zapewnienia zastępczej ładowarki dotyczy tylko przypadku, w którym brak zastępczej ładowarki, spowoduje brak możliwości realizacji zadań przewozowych.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że zamawiając 2 szt. ładowarek dwustanowiskowych i 1 sztukę ładowarki mobilnej założył, że każde stanowisko postojowe autobusu EV musi być wyposażone w ładowarkę małej mocy z uwagi na konieczność jego ładowania nocnego każdej doby. W przypadku awarii jednej z dostarczonych ładowarek brak jest ładowarki rezerwowej. W związku z powyższym, jak również mając na uwadze, że niesprawność ładowarki wyklucza możliwość eksploatacji jednego z Autobusów, Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z.

Pytanie nr 55

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 2 ust. 9. napisał: *W przypadku trzykrotnie powtarzających się napraw tego samego rodzaju oraz napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych w danym Autobusie, ładowarce, uniemożliwiających ich prawidłową eksploatację, Zamawiający może żądać wymiany Autobusu/ładowarki na wolne od wad. Termin wymiany Autobusu/ładowarki nie może przekroczyć 30 dni kalendarzowych od daty pisemnego zgłoszenia reklamacji, przy czym w szczególnie uzasadnionych przypadkach termin ten może zostać wydłużony za zgodą zamawiającego do 60 dni kalendarzowych od daty zgłoszenia reklamacji.*

28.1. Konsekwencja trzykrotnie powtarzających się napraw tego samego rodzaju oraz napraw wynikających z wad konstrukcyjnych lub wykonawczych, jaką jest wymiana Autobusu lub ładowarki na nowe, jest w ocenie Wykonawcy niewspółmierna do wagi takiego zdarzenia. Prosimy o potwierdzenie, że w pierwszej kolejności Zamawiający będzie wymagał od gwaranta usunięcia wad w drodze naprawy, a dopiero jeśli usunięcie wad w drodze naprawy będzie niemożliwe, Zamawiający będzie wymagał wymiany Autobusu lub ładowarki na wolne od wad.

28.2. Prosimy również o doprecyzowanie, że zdarzenie trzykrotnie powtarzających się napraw zgodnie z ww. zapisem musi wystąpić w ciągu 12 następujących po sobie miesiącach w okresie udzielonej gwarancji.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z. Zamawiający wyjaśnia, że jedną z przesłanek do żądania przez Zamawiającego wymiany autobusu/ładowarki na wolne od wad, o której mowa w § 2 ust. 9 „warunków gwarancji i serwisu” Załącznik nr 1 do wzoru umowy jest trzykrotne powtórzenie się napraw tego samego rodzaju oraz napraw wynikających z wad konstrukcyjnych w czasie trwania gwarancji, niezależnie od odstępów czasowych w jakich zostały dokonane poszczególne naprawy.

Pytanie nr 56

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 6 ust. 1. napisał:

1. Z gwarancji wyłączone są:

1) materiały eksploatacyjne (wkłady filtrów, klocki hamulcowe, oleje, smary i płyny eksploatacyjne) o ile wymiana tych materiałów nie została spowodowana koniecznością naprawy lub wymiany innych części i podzespołów,

2) niżej wymienione części, które podczas eksploatacji Autobusów zgodnie z ich przeznaczeniem, w warunkach zgodnych z instrukcją obsługi ulegają normalnemu zużyciu, a ich wymiana nie została spowodowana koniecznością naprawy lub wymiany innych części i podzespołów:

- a) żarówki – bez limitu jeżeli nie stanowią wady masowej,
- b) pióra wycieraczek,
- c) tarcze hamulcowe,



- d) opony —okres gwarancji nie mniejszy niż 100 tys km przebiegu lub 48 miesięcy, w zależności od tego co pierwsze nastąpi,
- e) paski klinowe – nie mniej niż 60 tys. km
- f) amortyzatory – po upływie gwarancji udzielonej na cały pojazd lub przebiegu \geq 200 000 km.

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

- bezpieczniki, świetlówki, diody świetlne
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych
- akumulatory rozruchowe (poza wadami fabrycznymi)

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

Zamawiający wyjaśnia, że w wymaganym pojeździe nie dopuszcza stosowania świetlówek. Odnośnie bezpieczników i diod świetlnych, wyłączenie z gwarancji jest również niezasadne, ponieważ elementy te charakteryzują się trwałością porównywalną do pozostałych elementów pojazdu, a uszkodzenie występuje najczęściej z powodu wady materiałowej lub innej usterki powodującej uszkodzenie tych elementów. Szkło uszkodzone mechanicznie jest wyłączone z gwarancji, zgodnie z zapisami umowy, stanowiącej załącznik nr 10 do s.i.w.z.

Pytanie nr 57

Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy (ramowe warunki autoryzacji), par. 4 ust. 5. napisał: *Wykonawca będzie dokonywał płatności faktur z tytułu wykonania czynności określonych w ust. 1 i 2 w terminie 14 dni od daty otrzymania faktury.*

Prosimy o potwierdzenie, że termin 14 dni dotyczy dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że termin 14 dni dotyczy dni kalendarzowych.

Pytanie nr 58

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 4 ust. 15. 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/ładowarkach 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 wymaga zgodnie z s.i.w.z.

Pytanie nr 59

Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy, par. 1, ust 1., 2. i 3. zawarł wymóg udzielenia autoryzacji na prace obsługowo-naprawcze wszystkich zespołów i podzespołów autobusu i ładowarek, w bardzo szerokim zakresie.

1. Prosimy o potwierdzenie, że wymóg udzielenia autoryzacji wewnętrznej dotyczy tylko pojazdów i ładowarek dostarczonych w ramach obecnego postępowania.

2. Prosimy doprecyzować, że zakres udzielonej autoryzacji na obsługi i naprawy autobusu będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu przekazanej wraz z pojazdem. Jeśli jakaś czynność naprawcza nie jest określona w dokumentacji producenta pojazdu może ona być wykonana przez Zamawiającego w uzgodnieniu z producentem pojazdu.

3. Prosimy o potwierdzenie, że zakres autoryzacji na obsługi i naprawy ładowarek będzie zgodny z zakresem autoryzacji, jakiego udziela producent ładowarek, a załączona dokumentacja będzie odpowiadać zakresowi udzielonej autoryzacji.

4. Zamawiający wymaga udzielenia autoryzacji na naprawy powypadkowe kratownicy. To bardzo szeroki zakres autoryzacji. Zamawiający podejmując się wykonywania prac blacharsko konstrukcyjnych mających wpływ na bezpieczeństwo pasażerów przejmuje na siebie wszelkie konsekwencje wynikające z niedotrzymania dokumentacji producenta autobusu. Prosimy doprecyzować, że Zamawiający, mając na względzie bezpieczeństwo pasażerów, dopuszcza wyłączenie z zakresu autoryzacji na naprawy powypadkowe wykonywania napraw ciężkich, tj. naprawy powypadkowe ciężkie, niezbędna naprawa kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej, konieczne wymontowanie lub naprawa zespołów napędowych w wyniku zdarzenia drogowego. Naprawy takie będą mogły być wykonywane przez Zamawiającego po uzgodnieniu technologii naprawy z producentem pojazdu.

5 Prosimy o potwierdzenie, że zakres autoryzacji na obsługi i naprawy ładowarek ze względów bezpieczeństwa może być ograniczony do wybranych czynności. Zakres ten będzie mógł być w przyszłości rozszerzony.

Odpowiedź zamawiającego:

Ad. 1

Zamawiający potwierdza, że wymóg udzielenia autoryzacji wewnętrznej dotyczy tylko pojazdów i ładowarek dostarczonych w ramach obecnego postępowania.

Ad. 2

Zamawiający potwierdza, że zakres udzielonej autoryzacji na obsługi i naprawy autobusu będzie odpowiadał czynnościom określonym w dokumentacji technicznej producenta autobusu/ładowarki przekazanej wraz z pojazdem/ładowarką. Wyjaśnia jednocześnie, że wymaga pełnej dokumentacji technicznej przedmiotu zamówienia, niezbędnej przy wymaganym pełnym zakresie autoryzacji. W przypadku jeżeli jakaś czynność naprawcza nie będzie określona w dokumentacji przedmiotu zamówienia, Zamawiający będzie oczekiwał jej uzupełnienia, a naprawa zostanie wykonana po uzgodnieniu z Wykonawcą.

Ad. 3

Zamawiający informuje, że zakres autoryzacji na obsługi i naprawy ładowarek będzie zgodny z zakresem autoryzacji, wymaganym w załączniku nr 2 do umowy *Ramowe warunki autoryzacji*.

Ad. 4

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z § 1 ust. 5 załącznika nr 2 do umowy *Ramowe warunki autoryzacji*, przewiduje możliwość zlecenia wykonania napraw lub obsług objętych autoryzacją, w warsztacie Wykonawcy lub autoryzowanych warsztatach producentów zespołów i podzespołów. Powyższe będzie mogło mieć zastosowanie w uzasadnionych wypadkach, np. pracach wymagających zastosowania specjalnych technologii lub oprzyrządowania albo wiedzy technicznej – do których można zaliczyć ciężkie naprawy kratownicy podwoziowej lub nadwoziowej.). Zamawiający potwierdza, że naprawy takie będą mogły być wykonywane przez Zamawiającego po uzgodnieniu technologii naprawy z producentem pojazdu.

Ad. 5

Zamawiający wyjaśnia, że przyszły użytkownik autobusów elektrycznych i ładowarek do ich ładowania – MPK Lublin posiada kadrę wysoko wykwalifikowanych pracowników do obsługi i naprawy trolejbusów wyposażonych w układy jazdy autonomicznej z bateriami litowo – jonowymi, autobusu elektrycznego, urządzeń elektroenergetycznych takich jak: podstacje transformatorowe, trolejbusowa sieć trakcyjna, , ładowarki do ładowania baterii. W związku z powyższym, po odbyciu niezbędnego przeszkolenia przeprowadzonego przez Wykonawcę, będzie w stanie wykonywać większość czynności obsługowo – naprawczych w ramach udzielonej autoryzacji. Szczegółowy zakres autoryzacji zostanie doprecyzowany w umowie autoryzacji i na wniosek Zamawiającego, w przypadku zdobycia przez niego odpowiedniej wiedzy i doświadczenia zostanie rozszerzony.

Pytanie nr 60

Zamawiający w załączniku nr 1 do umowy (warunki gwarancji i serwisu), par. 2 ust. 4. napisał:



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Z wyłączeniem wad określonych w ust. 6 oraz wad masowych termin usunięcia wad ujawnionych w okresie gwarancji, wynosi maksymalnie 7 dni roboczych od dnia powiadomienia Wykonawcy o wadzie, przy czym podjęcie naprawy winno nastąpić najpóźniej w następnym dniu roboczym po otrzymaniu zgłoszenia.

Prosimy o potwierdzenie, że jako podjęcie naprawy będzie również rozumiane dokonanie wstępnej diagnozy.

Odpowiedź zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że każda naprawa powinna składać się z następujących etapów:

diagnozy w celu ustalenia przyczyny powstania usterki, jej charakteru (mechaniczna, elektryczna, itp.), sporządzenia wykazu niezbędnych części do jej wykonania, wyboru technologii naprawy, itp.,

naprawy właściwej obejmującej czynności związane z usunięciem usterki, która musi zostać podjęta bezpośrednio po zakończeniu diagnozy,

kontroli jakości wykonanej naprawy.

W związku z powyższym zamawiający potwierdza, że przeprowadzenie diagnozy oznacza przystąpienie do naprawy, jednak pod warunkiem, że bezpośrednio po jej wykonaniu podjęte zostaną kolejne ww. etapy naprawy.

Pytanie nr 61

Dot. Załącznik Nr 1. Specyfikacji technicznej autobusów EV, Pkt. 32.1 System nagłaśniający
Zwracamy się z prośbą o możliwość zaoferowania pojazdu wyposażonego w głośnik zewnętrzny informacyjno-lokalizacyjny dla osób niedowidzących umieszczony pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami. Wskazany sposób zabudowy głośnika wynika ze specyfiki konstrukcji autobusu elektrycznego i nie wnosi żadnych zmian w jakości usługi świadczonej dla pasażera.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza możliwość zaoferowania pojazdu wyposażonego w głośnik zewnętrzny informacyjno-lokalizacyjny dla osób niedowidzących umieszczony pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami.

Pytanie nr 62

Dot. Załącznik Nr 1. Specyfikacji technicznej autobusów EV, Pkt. 35 i 17.

Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania systemu magazynowania energii wykonanego

w technologii innej niż LTO, jednakże charakterystyka wskazana w Pkt. 35 (np. podatność obciążania ogniw elektrochemicznych) wyklucza zastosowanie jakiegokolwiek innej technologii baterii trakcyjnych.

Technologia baterii trakcyjnych którą pragnie zaoferować Wykonawca, posiada podatność do obciążania prądami podczas ładowania i rozładowywania mniejszą niż wartość 4C, jednocześnie gwarantuje większą gęstość, umożliwiającą zmagazynowanie dużej ilości energii elektrycznej. Proponowana technologia pozwala na rezygnację z zastosowania systemu szybkiego ładowania. Poprzez dostosowanie planów przejazdowych pod międzyładowanie z wykorzystaniem ładowarek zajezdniowych o mocy około 100 kW, proponowane alternatywne rozwiązanie zapewni wykonywanie zadań komunikacji miejskiej wskazanych w punkcie 35.1 c) oraz d)



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zaoferowania wyżej opisanej technologii baterii trakcyjnych, przy jednoczesnym wydłużeniu czasu ładowania z 4 do 5 godzin z wykorzystaniem ładowarek zajezdniowych typu plug in o mocy około 100 kW dedykowanych do każdego zaoferowanego autobusu?

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z. Wymagane przez zamawiającego parametry baterii trakcyjnych wynikają z przyjętego sposobu użytkowania autobusów elektrycznych, opisanego w punkcie 35.1 załącznika nr 1 do specyfikacji istotnych warunków zamówienia - Specyfikacja techniczna autobusów EV oraz są dostosowane do infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych, którą Zamawiający nabędzie w ramach odrębnego postępowania.

Pytanie nr 63

Dot. Załącznik Nr 1. Specyfikacji technicznej autobusów EV, Pkt. 17.14

Z uwagi na konieczność zagwarantowania dla służb ratowniczych łatwego dostępu do awaryjnego wyłącznika wysokiego napięcia, który zlokalizowany jest w komorze gniazda do ładowania typu plug-in, klapka tejże komory nie może zostać wyposażona w system zamykania. W związku z powyższym, prosimy o odstąpienie od wymogu wyposażenia klapki komory gniazda ładowania plug-in w system zamykania, w przypadku gdy awaryjny wyłącznik wysokiego napięcia jest zlokalizowany w tej samej komorze co gniazdo ładowania.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z. Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z zapisem w punkcie 17.14 załącznika Nr 1 do s.i.w.z. Specyfikacja techniczna autobusów EV, nie wymaga wyposażenia klapki komory gniazda ładowania plug-in w system zamykania, w przypadku gdy awaryjny wyłącznik wysokiego napięcia jest zlokalizowany w tej samej komorze co gniazdo ładowania.

Pytanie nr 64

Dot. Załącznik Nr 1. Specyfikacji technicznej autobusów EV, Pkt. 12 i 13.

Wnioskujemy o doprecyzowanie, że Zamawiający dopuszcza logikę sterowania ogrzewaniem, wentylacją i klimatyzacją opartą o wytyczne zawarte w normie VDV 236, temperatura w przestrzeni pasażerskiej wg. przebiegu krzywej ekonomicznej dla autobusów klasy 1 (miejskich).

Odpowiedź zamawiającego: Zgodnie z pkt. 13.2 załącznika nr 1 do s.i.w.z (specyfikacja techniczna autobusu EV) Zamawiający wyjaśnia, że wskazał logikę sterowania wentylacją, klimatyzacją i ogrzewaniem zgodną z normą VDV 236/1 ECO, temperatura w przestrzeni pasażerskiej wg. przebiegu krzywej ekonomicznej dla autobusów klasy 1 (miejskich) jako jedno z dopuszczonych rozwiązań.

Pytanie nr 65

Dot. Załącznik Nr 3. System telemetryczny, Pkt. I.

Zamawiający nie dopuszcza osobnych stacji roboczych dla obsługi przez jednego operatora różnych funkcjonalności systemu telemetrycznego. Wykonawca zwraca się z prośbą o doprecyzowanie, czy pojęcie „stacja robocza” oznacza komputer typu PC, będący już w posiadaniu Zamawiającego.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający potwierdza, że pojęcie „stacja robocza” oznacza komputer typu PC, będący już w posiadaniu Zamawiającego.

Pytanie nr 66

Dot. Załącznik Nr 3. System telemetryczny, Pkt. I, Ppkt. 8. oraz Ppkt. 12 b).

Zakres monitorowania wydajności komponentów pojazdu obejmuje m.in. temperaturę falownika oraz temperaturę silnika. Wykonawca proponuje monitorowanie działania komponentów pojazdu szerzej niż podane w pkt 8, ale bez wskazania na temperaturę tych dwóch komponentów. Zarówno falownik, jak silnik w pojazdach wykonawcy są chłodzone automatycznie przez układ HVAC, dzięki czemu osiągają optymalną temperaturę pracy w każdych warunkach i nie ma

potrzeby kontroli wartości temperatury ręcznie. Specyfika meldunków generowanych przez system monitorowania sprawia także, że nieprawidłowości w działaniu komponentów będą mogły być ujawniane bez podania wartości temperatury falownika lub silnika.

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

Zamawiający przyjmuje, że w zadanym pytaniu przez pomyłkę oznaczono jako nr 3 załącznik do s.i.w.z – „Opis systemu telemetrycznego”, któremu w aktualnym postępowaniu nadano numer 2. Zamawiający informuje, że wymaga monitorowania co najmniej parametrów wymienionych w załączniku nr 2 do s.i.w.z – „Opis systemu telemetrycznego”, a więc monitorowanie większej liczby parametrów będzie mile widziane. Jednocześnie wyjaśnia, że wymaga monitorowania parametrów - temperatury silnika i falownika, ponieważ zgodnie z posiadanym doświadczeniem są one bardzo pomocne przy diagnozowaniu tych elementów.

Pytanie nr 67

Dot. Załącznik Nr 3. System telemetryczny, Pkt. I, Ppkt. 11.

Zamawiający wymaga, aby system telemetryczny umożliwiał raportowanie energii odzyskiwanej podczas hamowania odzyskowego (rekuperacji). Czy Zamawiający dopuszcza, aby system nie pokazywał wartości energii odzyskiwanej przez rekuperację? Wykonawca zwraca uwagę, że dzięki rekuperacji każdorazowo rośnie wartość SoC, a więc SoC jest wartością decydującą w eksploatacji pojazdu. Ewentualną ocenę stylu jazdy kierowców umożliwiają inne informacje, np. o przyspieszaniu i hamowaniu.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający przyjmuje, że w zadanym pytaniu przez pomyłkę oznaczono jako nr 3 załącznik do s.i.w.z – „Opis systemu telemetrycznego”, któremu w aktualnym postępowaniu nadano numer 2.

Zamawiający wymaga zgodnie z s.i.w.z.

Pytanie nr 68

Dot. Załącznik Nr 3. System telemetryczny, Pkt. I, Ppkt. 12 a).

Zamawiający wymaga, aby poprzez system telemetryczny na mapie prezentowane było napięcie ogniów połączonych równolegle. Czy Zamawiający dopuszcza, aby system podawał napięcie dla grupy wszystkich ogniów z baterii trakcyjnych, ze wskazaniem wartości maksymalnego i minimalnego napięcia w grupie w danej chwili, napięcia całej grupy, a także danych uśrednionych? Zdalne diagnozowanie poszczególnych grup ogniów nie jest wymagane do optymalnej według wykonawcy eksploatacji pojazdu, a dane łączne będą wygodniejsze w interpretacji. Moduł zarządzania bateriami (Battery Management System) zapewni, że kody błędów, w razie ewentualnej usterki baterii trakcyjnych, będą raportowane zdalnie w ramach diagnostyki online komponentów pojazdu. Jednocześnie parametry pojedynczych ogniów i grup ogniów sprawdzane będą w sytuacji diagnozy warsztatowej celem ewentualnej naprawy baterii.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że wymaga raportowania temperatury poszczególnych lub grup ogniów, ze wskazaniem wartości minimalnych, maksymalnych, i średnich, zmierzonych przez wszystkie czujniki temperatury zamontowane w baterii trakcyjnej, ponieważ parametr ten jest niezbędny do oceny stanu i diagnozy ogniów elektrochemicznych. Zaproponowane podawanie temperatury jako wartości uśrednionej dla grupy wszystkich ogniów nie daje takiej możliwości.

Pytanie 69

Dot. Załącznik Nr 3. System telemetryczny, Pkt. I, Ppkt. 12 b).

Zamawiający wymaga, aby poprzez system telemetryczny na mapie prezentowany był, jako podstawowy parametr techniczny układu napędowego, prąd. Wykonawca zwraca się do Zamawiającego z prośbą o doprecyzowanie, jakie parametry są wymagane, i proponuje prezentowanie wartości napięcia sieci wysokonapięciowej pojazdu w połączeniu z wartością mocy baterii wysokonapięciowych, a także wartością rezystencji wewnętrznej baterii wysokonapięciowej.



Fundusze
Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający przyjmuje, że w zadanym pytaniu przez pomyłkę oznaczono jako nr 3 załącznik do s.i.w.z – „Opis systemu telemetrycznego”, któremu w aktualnym postępowaniu nadano numer 2.

Zamawiający przychyliła się do wniosku pytającego, w związku z czym dokonał stosownej zmiany treści punktu 12 załącznika nr 2 do s.i.w.z – „Opis systemu telemetrycznego”.

Pytanie nr 70

Dot. Załącznik Nr 3. System telemetryczny, Pkt. I, Ppkt. 12 b).

Zamawiający wymaga, aby poprzez system telemetryczny na mapie prezentowany był, jako podstawowy parametr techniczny układu napędowego, moment obrotowy. Czy Zamawiający dopuszcza, aby system telemetryczny nie podawał wartości momentu obrotowego? Moment obrotowy silników elektrycznych zastosowanych w pojazdach wykonawcy wykazuje znaczną nadwyżkę w stosunku do potrzeb trakcyjnych i jest w pewnych fazach rozpędzania ograniczany. Takie rozwiązanie zapobiega zarówno poślizgowi kół napędzających, jak i ogranicza bardzo niekomfortowe dla pasażerów efekty dużych przyspieszeń. Podawanie zmieniającej się szybko w czasie oraz trudnej do odczytu i właściwej interpretacji wartości momentu obrotowego nie uznano za konieczne. Parametry przyspieszania autobusu wykonawcy są w pełni kontrolowane przez system elektroniczny i zawsze optymalnie dopasowane do warunków ruchu.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający przyjmuje, że w zadanym pytaniu przez pomyłkę oznaczono jako nr 3 załącznik do s.i.w.z – „Opis systemu telemetrycznego”, któremu w aktualnym postępowaniu nadano numer 2.

Zamawiający przychyliła się do wniosku przedstawionego w zadanym pytaniu. W związku z powyższym ulega zmianie treść punktu 12 załącznika nr 2 do s.i.w.z – „Opis systemu telemetrycznego”.

Pytanie nr 71

Dot. Załącznik Nr 3. System telemetryczny, Pkt. I, Ppkt. 12 b).

Zamawiający wymaga, aby poprzez system telemetryczny na mapie prezentowana była, jako podstawowy parametr techniczny układu napędowego, moc. Czy Zamawiający dopuszcza, aby system telemetryczny nie podawał wartości mocy? Wykonawca wskazuje na dostępność innych, bezpośrednich sygnałów, które pozwalają dokładnie monitorować obciążenie układu napędowego. Moc mechaniczna silnika elektrycznego nie jest tożsama z mocą elektryczną. Moc elektryczna jest większa od mocy mechanicznej na wale. Oba parametry powiązane są sprawnością silnika elektrycznego. Sprawność jest liczbą mogącą się nieznacznie zmieniać w różnych warunkach pracy, np. przy zmianach temperatury uzwojeń. Prezentacja wartości mocy mogłaby być obciążona błędem, w związku z tym w autobusach wykonawcy nie jest prezentowana bezpośrednio.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający przyjmuje, że w zadanym pytaniu przez pomyłkę oznaczono jako nr 3 załącznik do s.i.w.z – „Opis systemu telemetrycznego”, któremu w aktualnym postępowaniu nadano numer 2.

Zamawiający przychyliła się do wniosku przedstawionego w zadanym pytaniu. W związku z powyższym ulegnie zmianie treść punktu 12 załącznika nr 2 do s.i.w.z – „Opis systemu telemetrycznego”.

Pytanie nr 72

Dot. Załącznik Nr 3. System telemetryczny, Pkt. I, Ppkt. 12 a).

Zamawiający wymaga, aby poprzez system telemetryczny na mapie prezentowana była temperatura poszczególnych lub grup ogniw, ze wskazaniem wartości minimalnych, maksymalnych, i średnich. Wykonawca zwraca się z prośbą o wyjaśnienie, czy wystarczające będzie podawanie temperatury jako wartości uśrednionej dla grupy wszystkich ogniw, ze wskazaniem na maksima i minima historyczne, np. w ostatnich 12 godzinach lub ostatnich 7 dniach? W autobusach wykonawcy, dzięki dostosowaniu modułu zarządzania bateriami (Battery Management System) oraz układu HVAC, zapewniona jest optymalna temperatura baterii w

każdych warunkach. Wszelkie trudności z utrzymaniem odpowiedniej temperatury, spowodowane np. ewentualną usterką układu HVAC, będą raportowane jako opisane kody błędów zdalnie, w ramach diagnostyki online komponentów pojazdu.

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

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga raportowania temperatury poszczególnych lub grup ogniw, ze wskazaniem wartości minimalnych, maksymalnych, i średnich, zmierzonych przez wszystkie czujniki temperatury zamontowane w baterii trakcyjnej, ponieważ parametr ten jest niezbędny do oceny stanu i diagnozy ogniw elektrochemicznych. Zaproponowane podawanie temperatury jako wartości uśrednionej dla grupy wszystkich ogniw nie daje takiej możliwości.

Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym wymagane parametry będą dostępne w programie diagnostycznym baterii trakcyjnych, dostarczonym przez Wykonawcę. W związku z powyższym zamawiający dokona stosownej zmiany na pierwszej stronie załącznika nr 2 do specyfikacji istotnych warunków zamówienia- Opis systemu telemetrycznego, poprzez dodanie tekstu wyróżnionego żółtym tłem.

Pytanie nr 73

Dot. § 3 ust. 12 projektu umowy

Wykonawca wnosi o nadanie temu postanowieniu następującego brzmienia (ostatnie zdanie):

~~„Powyższa zmiana może nastąpić po zaakceptowaniu przez Zamawiającego pisemnego wniosku Wykonawcy zawierającego uzasadnienie zgodnie z § 13 ust. 1 pkt 9 niniejszej Umowy~~
nastąpi po wywiązaniu się przez Wykonawcę z obowiązku przedstawienia uzasadnienia, o którym mowa w § 13 ust. 1 pkt 9 niniejszej Umowy”

W § 13 ust. 1 pkt 9 projektu umowy Zamawiający przewiduje obowiązki, po wywiązaniu się z których możliwa będzie zmiana umowy wynikająca z nowelizacji przepisów o minimalnym wynagrodzeniu za pracę. Obowiązki te mają daleko idący charakter, generują po stronie wykonawcy obowiązek udowodnienia i wykazania zarówno wpływu zmian w przepisach na proces inwestycyjny, jak i faktyczną zmianę wartości tej inwestycji. W opinii wykonawcy sprostanie tym obowiązkom (podlegające ocenie Zamawiającego) powinno rodzić automatyzm w postaci dostosowania treści umowy do zaistniałej sytuacji. Tymczasem treść omawianego przepisu skutkuje brakiem pewności w tym zakresie i zdaje się pozostawiać Zamawiającemu swobodę w odniesieniu do finalnej akceptacji wniosku o zmianę umowy.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy § 3 ust. 12 wzoru Umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). Zamawiający wyjaśnia, że zmiana wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę nie zawsze może przekładać się na zmianę kosztów ponoszonych przez Wykonawcę w związku z realizacją przedmiotu umowy. Mając na uwadze powyższe oraz uwzględniając fakt, że przedmiotowe postanowienie ma istotny wpływ na wartość przedmiotu Umowy jego utrzymanie w dotychczasowym brzmieniu jest uzasadnione.

Pytanie nr 74

Dot. § 3 ust. 13 projektu umowy

Wykonawca wnosi o nadanie temu postanowieniu następującego brzmienia (ostatnie zdanie):

~~„Powyższa zmiana może nastąpić po zaakceptowaniu przez Zamawiającego pisemnego wniosku Wykonawcy zawierającego uzasadnienie zgodnie z § 12 ust. 1 pkt 11 niniejszej Umowy~~
nastąpi po wywiązaniu się przez Wykonawcę z obowiązku przedstawienia uzasadnienia, o którym mowa w § 13 ust. 1 pkt 11 niniejszej Umowy”

Uzasadnienie jak powyżej.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy § 3 ust. 13 wzoru Umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotowe postanowienie ma istotny wpływ na wartość przedmiotu Umowy, tym samym jego utrzymanie w dotychczasowym brzmieniu jest uzasadnione.

Pytanie nr 75



Fundusze
Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



Dot. § 3 ust. 14 projektu umowy

Wykonawca wnosi o nadanie temu postanowieniu następującego brzmienia (ostatnie zdanie):

„Powyższa zmiana ~~może nastąpić po zaakceptowaniu przez Zamawiającego pisemnego wniosku Wykonawcy zawierającego uzasadnienie zgodnie z § 12 ust. 1 pkt 11 niniejszej Umowy~~ nastąpi po wywiązaniu się przez Wykonawcę z obowiązku przedstawienia uzasadnienia, o którym mowa w § 13 ust. 1 pkt 10 niniejszej Umowy”

Uzasadnienie jak powyżej.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy § 3 ust. 14 wzoru Umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotowe postanowienie ma istotny wpływ na wartość przedmiotu Umowy, tym samym jego utrzymanie w dotychczasowym brzmieniu jest uzasadnione.

Pytanie nr 76

Dot. § 4 ust. 14 projektu umowy

Wykonawca wnosi o nadanie temu postanowieniu następującego brzmienia (ostatnie zdanie):

„Ryzyko opóźnienia terminu dostawy, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt 1.2 Umowy spowodowane koniecznością sprawdzenia skuteczności usunięcia przez Wykonawcę nieprawidłowości, a tym samym ryzyko wystąpienia wszelkich roszczeń Zamawiającego w stosunku do Wykonawcy spoczywać będzie na Wykonawcy, ~~chyba że Wykonawca wywiązał się z zalecenia dostarczenia podstawienia Autobusów/ ładowarek małej mocy celem dokonania odbioru technicznego nie później niż 45 dni kalendarzowych przed terminami określonymi w Umowie (zgodnie z § 2 ust. 5 Umowy)~~”.

Zamawiający przewiduje możliwość obciążania wykonawcy konsekwencjami związanymi z opóźnieniem w realizacji dostaw w przypadku konieczności przeprowadzenia czynności sprawdzających w związku z usuwaniem nieprawidłowości. Rodzi to ryzyko w postaci zmaterializowania się po stronie wykonawcy obowiązku ponoszenia konsekwencji finansowych z tytułu zdarzeń, na które wykonawca nie ma żadnego wpływu (do takich zaliczyć należy przebieg procedury sprawdzającej). Dlatego też zasadne jest zrezygnowanie z tego ryzyka w przypadku, gdy wykonawca wywiązał się z zalecenia realizacji dostawy na co najmniej 45 dni przed umownym terminem. Powinno to bowiem pozwolić obu stronom osiągnąć zamierzone rezultaty (Zamawiającemu otrzymać przedmiot zamówienia zgodny z wymaganiami w nakreślonym terminie, wykonawcy natomiast pewność nieponoszenia dodatkowych kosztów z tytułu realizacji umowy). Wykonawca zwraca także uwagę, że ryzyko to może wpłynąć na wzrost cen ofertowych.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy § 4 ust. 14 wzoru Umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). Przedmiotowy zapis ma na celu ochronę interesów Zamawiającego, tym samym jego pozostawienie we wzorze umowy jest uzasadnione.

Pytanie nr 77

Dot. § 11 ust. 2, 3, 4, 6, 7, 8 projektu umowy

Wykonawca wnosi o zastąpienie pojęcia „opóźnienie” pojęciem „zwłoka”. Celem jest jednoznaczne doprecyzowanie, że odpowiedzialność wykonawcy nie powstaje, gdy wywiązanie się z terminów umownych stało się niemożliwe z przyczyn, które nie obciążają wykonawcy.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowy zapis § 11 ust. 7 wzoru umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.), jednocześnie Zamawiający informuje, że w pozostałych wskazanych przez Wykonawcę przepisach umowy zastosowane jest pojęcie „zwłoka”.

Pytanie nr 78

Dot. § 11 ust. 7 projektu umowy

Wykonawca wnosi o nadanie temu postanowieniu następującego brzmienia:

„Za brak realizacji przez Wykonawcę świadczeń autoryzacyjnych, o których mowa w § 8 ust. 1-2 niniejszej Umowy, w przypadku określonym w § 8 ust. 7 Umowy, Wykonawca zobowiązany jest do zapłaty kary umownej w wysokości 1000,00 zł (słownie: tysiąc złotych) za każdy dzień

kalendaryzowy braku realizacji świadczeń autoryzacyjnych liczony od daty, od której Wykonawca zobowiązany był do realizacji w/w świadczeń, wskazanej w § 8 ust. 7 Umowy, **chyba że brak realizacji świadczeń autoryzacyjnych jest skutkiem okoliczności, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności**"

Wnioskowana zmiana ma na celu doprecyzowanie, że wykonawca nie zostanie pociągnięty do odpowiedzialności z tytułu okoliczności od niego niezależnych.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy § 11 ust. 7 wzoru Umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). Przedmiotowy zapis ma na celu ochronę interesów Zamawiającego w zakresie prawidłowej realizacji umowy, tym samym jego pozostawienie jest uzasadnione.

Pytanie nr 79

Dot. § 11 ust. 11 projektu umowy

Wykonawca wnosi o nadanie temu postanowieniu następującego brzmienia:

„Niezależnie od przewidzianej kary umownej Zamawiający może na koszt i ryzyko Wykonawcy zlecić osobie trzeciej wykonanie prac polegających na usunięciu wad, jeżeli Wykonawca nie usunie wad w terminie określonym w załączniku nr 1 do umowy – „Warunki gwarancji i serwisu, **chyba że nieusunięcie wad jest skutkiem okoliczności, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności**”.

Uzasadnienie jak powyżej.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy § 11 ust. 11 wzoru Umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.). Przedmiotowy zapis ma na celu ochronę interesów Zamawiającego w zakresie terminowej i prawidłowej realizacji umowy, tym samym jego pozostawienie jest uzasadnione.

Pytanie nr 80

Dot. Załącznika nr 14 do SIWZ – Wzór umowy § 3 ust. 4 pkt 8

W § 3 ust. 6 pkt 8 wzoru umowy przewiduje, iż cena brutto przedmiotu umowy obejmuje „koszty modyfikacji Autobusów w trakcie ich eksploatacji, przewidziane przez Zamawiającego w s.i.w.z.”. Zwracamy się z wnioskiem o doprecyzowanie tego zapisu poprzez określenie zakresu modyfikacji, jakim poddane mają być Autobusy, i wyznaczenie maksymalnej wysokości wynikających z nich kosztów. Alternatywnie wnioskujemy o wykreślenie ww. zapisu jako niespełniającego warunku jednoznacznego i wyczerpującego opisu przedmiotu zamówienia, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, i tym samym uniemożliwiającego Wykonawcom skalkulowanie ceny ofertowej.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający wyjaśnia, że wskazane w § 3 ust. 4 pkt 8 wzoru Umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.) wyrażenie „koszty modyfikacji Autobusów w trakcie ich eksploatacji, przewidziane przez Zamawiającego w s.i.w.z.” odnosi się do kosztów modyfikacji Autobusów określonych w s.i.w.z. (wraz z załącznikami), w szczególności wskazanych w § 13 wzoru Umowy (załącznik nr 10 do s.i.w.z.).

Pytanie nr 81

Dot. Zał. 14, ust. III, pkt.28, ppkt.2, lit. ae), af), ag), ah)

Dokumentacja techniczna podlega ciągłym aktualizacjom (listy dopuszczające poszczególne płyny eksploatacyjne, numery części zamiennych itp.), zawiera również filmy instruktażowe, które w znacznym stopniu ułatwiają prace przy pojeździe. Czy Zamawiający dopuści dokumentację online w miejsce wersji papierowej oraz wersji offline na nośniku pamięci. Dokumentacja online przyspiesza wyszukiwanie konkretnych informacji jest aktualna oraz pozwala na wydruk potrzebnych na dany moment instrukcji.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że w postępowaniu przetargowym pt. „Zakup taboru do obsługi linii komunikacji miejskiej - 5 szt. autobusów elektrycznych maxi” brak jest załącznika nr 14. Zamawiający przyjął, że Wykonawcy chodzi o § 2 ust. 9 pkt 2 lit. ac) ad)



Fundusze Europejskie
Polska Wschodnia



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



ae) af) załącznika nr 10 do s.i.w.z. (wzór umowy). W związku z tym, Zamawiający informuje, że dopuszcza dokumentację wymienioną w § 2 ust. 9 pkt. 2 lit. ac) ad) ae) af) załącznika nr 10 do s.w.i.z. (wzór umowy) w wersji elektronicznej zapisaną na nośniku pamięci, co jest wyraźnie napisane we wzorze umowy.

Pytanie nr 82

Dot. Zał. 14, ust. III, pkt.41, ppkt. 2.

Wykonawca nie zna dokładnego poziomu wyposażenia warsztatu operatora, któremu zostaną przekazane autobusy. W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający w w/w zapisie przewiduje dostawę przez Zamawiającego narzędzi specjalnych i wyposażenia, z pominięciem sprzętu, który wg znanego ogólnie Wykonawcy stanu zaplecza technicznego Zamawiający już posiada, czyli halę warsztatową z możliwością pracy na dachu autobusu w tym dostępie z obu stron autobusu do elementów zabudowanych na dachu i ich demontażu z dachu pojazdu, wyposażenie uniwersalne typu narzędzia uniwersalne, wózki transportowe, wyposażenie ochronne i bhp.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że w postępowaniu przetargowym pt. „Zakup taboru do obsługi linii komunikacji miejskiej - 5 szt. autobusów elektrycznych maxi” brak jest załącznika nr 14. Zamawiający przyjął, że Wykonawcy chodzi o § 2 ust. 21 pkt 2 załącznika nr 10 do s.i.w.z. (wzór umowy). W związku z tym Zamawiający wyjaśnia, że wykazy dodatkowego wyposażenia oraz programów, o których mowa w § 2 ust. 21 pkt. 2 załącznika nr 10 do s.i.w.z. (wzór umowy) powinny zawierać urządzenia i programy niezbędne do wykonywania napraw i obsług w ramach udzielonej autoryzacji autobusów przez Wykonawcę. Przedmiotowy zapis dotyczy wyposażenia niezbędnego w zakresie udzielonej autoryzacji do wykonywania obsług i napraw, których wymaga komplectacja oferowanego przedmiotu zamówienia. Wykonawca, jako ich dostawca powinien posiadać wiedzę jakie narzędzia i wyposażenie specjalistyczne są niezbędne do wykonywania ww. prac. Jako narzędzia i wyposażenie specjalistyczne zamawiający rozumie te, które nie są dostępne poza siecią sprzedaży wykonawcy. Zamawiający nie wymaga od Wykonawcy dostawy hali warsztatowej z możliwością pracy na dachu autobusu w tym dostępie z obu stron autobusu do elementów zabudowanych na dachu i ich demontażu z dachu pojazdu, wyposażenia uniwersalnego, narzędzi uniwersalnych, wózków transportowych, wyposażenia ochronne i bhp.

Pytanie nr 83

Dot. Zał. 14, ust. III, pkt.41, ppkt. 2.

Ze względu na możliwość powstania ewentualnych nieporozumień w przyszłości odnośnie zakresu wyposażenia Zamawiającego, prosimy o zdefiniowanie maksymalnej wartości wyposażenia kwotowo. Taki zapis pozwoli w przyszłości lepiej zagospodarować zaplanowane fundusze na wyposażenie Zamawiającego i spowoduje w tym postępowaniu transparentne warunki kalkulacji kosztów jednakowe dla wszystkich oferentów.

Odpowiedź zamawiającego: Zamawiający informuje, że w postępowaniu przetargowym pt. „Zakup taboru do obsługi linii komunikacji miejskiej - 5 szt. autobusów elektrycznych maxi” brak jest załącznika nr 14. Zamawiający przyjął, że Wykonawcy chodzi o § 2 ust. 21 pkt 2 załącznika nr 10 do s.i.w.z. (wzór umowy). W związku z tym, Zamawiający wyjaśnia, że nie może na etapie ogłoszenia zamówienia podawać maksymalnej wartości wyposażenia kwotowo. Ze względu na możliwość występowania różnic w technologii napraw oferowanych przez wykonawców autobusów, to po stronie Wykonawcy jest zapewnienie urządzeń i programów niezbędnych do wykonywania napraw i obsług w ramach udzielonej autoryzacji autobusów, a także określenie ich wartości.

Zmiana treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia

Zamawiający, którym jest Zarząd Transportu Miejskiego w Lublinie, ul. Nałęczowska 14, 20-701 Lublin na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.) informuje, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę pn. „Zakup taboru do obsługi linii komunikacji miejskiej - 5 szt. autobusów elektrycznych maxi”, Nr sprawy DZ.381.UE-5/19 dokonał zmiany treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia w następującym zakresie:

1. W Załączniku nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów EV w pkt 17.10 **było**: Ładowarki podwójne zostaną zamontowane w miejscu wskazanym przez zamawiającego na terenie zajezdni MPK Lublin. Linie kablowe zasilające zostaną wykonane przez MPK Lublin. Instalowanie ładowarek nie może wiązać się z koniecznością wykonania fundamentu, wykonania projektu lub uzyskania pozwolenia na instalację, chyba że przepisy prawa stanowią inaczej. Sposób rozmieszczenia ładowarek na terenie zajezdni przedstawiają rysunki poglądowe, stanowiące załączniki nr 4a i 4b do niniejszej specyfikacji technicznej. Zamawiający na etapie realizacji umowy wskaże Wykonawcy dokładną lokalizację miejsc montażu poszczególnych ładowarek.

po zmianie jest:

Ładowarki podwójne zostaną zamontowane w miejscu wskazanym przez zamawiającego na terenie zajezdni MPK Lublin. MPK Lublin wykona infrastrukturę zasilającą ładowarki małej mocy, w tym podłoże pod ładowarki, zabezpieczenia mechaniczne ładowarek oraz linie kablowe do ich zasilania, na podstawie wykonanej dokumentacji projektowej i po uzyskaniu odpowiednich decyzji administracyjnych związanych z budową "infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego". Wykonawca zobowiązany jest do podania wszystkich informacji i danych dotyczących oferowanych ładowarek, niezbędnych do wykonania ww. projektu, nie później niż 30 dni po podpisaniu umowy w przedmiotowym postępowaniu oraz dodatkowo na wezwanie Zamawiającego w trakcie realizacji przedmiotowej umowy. Wykonawca ma zamontować ładowarki zgodnie z projektem stacji ładowania oraz wykonać wszystkie czynności niezbędne do ich uruchomienia i użytkowania zgodnie z obowiązującym w tym zakresie prawem. Sposób rozmieszczenia ładowarek na terenie zajezdni przedstawiają rysunki poglądowe, stanowiące załączniki nr 4a i 4b do niniejszej specyfikacji technicznej. Zamawiający na etapie realizacji umowy wskaże Wykonawcy dokładną lokalizację miejsc montażu poszczególnych ładowarek.

2. W Załączniku nr 10 do s.i.w.z.- Wzór umowy w § 2 ust. 8a pkt 1 **było**: współpracy z MPK Lublin Sp. Z o.o., w szczególności w zakresie przyłączenia ładowarek do sieci dystrybucyjnej PGE.

po zmianie jest: współpracy z MPK Lublin Sp. Z o.o., w szczególności w zakresie przyłączenia ładowarek do sieci dystrybucyjnej PGE, w tym dostarczenia nie później niż 30 dni po podpisaniu niniejszej umowy dokumentacji, o której mowa w pkt 17.10 załącznika nr 1 do specyfikacji istotnych warunków zamówienia-Specyfikacja techniczna autobusów EV.

3. W Załączniku nr 3 do s.i.w.z.- Opis systemu telemetrycznego w pkt 12 **było**:

12. Lokalizacji pojazdu GPS oraz prezentacja aktualnego oraz historycznego położenia na mapie wraz z informacją o co najmniej wymienionych podstawowych parametrach technicznych komponentów:

a) baterii trakcyjnych (natężenie i napięcie prądu pobieranego z baterii, zużycie energii na 1 km, temperatura ogniw- wartości minimalne, maksymalne, średnie, temperatura poszczególnych lub grup ogniw, napięcie ogniw połączonych równolegle - minimalne, maksymalne, średnie, , dopuszczalny prąd ładowania, rozładowania, poziom naładowania- SOC, błędy i ostrzeżenia z opisem przyczyny);

b)układ napędowy (moc, moment obrotowy, prędkość, napięcie, prąd, temperatura silnika, temperatura falownika, błędy i ostrzeżenia z opisem przyczyny).

b) układ napędowy (moc baterii wysokonapięciowych, prędkość, napięcie sieci wysokonapięciowej, prąd, temperatura silnika, temperatura falownika, błędy i ostrzeżenia z opisem przyczyny)

po zmianie jest:

12. Lokalizacji pojazdu GPS oraz prezentacja aktualnego oraz historycznego położenia na mapie wraz z informacją o co najmniej wymienionych podstawowych parametrach technicznych komponentów:

a) baterii trakcyjnych (natężenie i napięcie prądu pobieranego z baterii, zużycie energii na 1 km, temperatura ogniwo- wartości minimalne, maksymalne, średnie, temperatura poszczególnych lub grup ogniwo, napięcie ogniwo połączonych równoległe - minimalne, maksymalne, średnie, , dopuszczalny prąd ładowania, rozładowania, poziom naładowania- SOC, błędy i ostrzeżenia z opisem przyczyny);

b) układ napędowy (moc baterii wysokonapięciowych, prędkość, napięcie sieci wysokonapięciowej, prąd, temperatura silnika, temperatura falownika, błędy i ostrzeżenia z opisem przyczyny).

4. W Załączniku nr 10 do s.i.w.z.- Wzór umowy w § 8 ust. 12 **było:** W celu zapewnienia właściwej obsługi i eksploatacji dostarczonych Autobusów, Wykonawca, przeprowadzi w ramach wynagrodzenia w miejscu wskazanym przez Zamawiającego na terenie Polski (w uzasadnionych wypadkach dopuszcza się szkolenie w miejscu wskazanym przez Wykonawcę) minimum trzydniowe szkolenie (liczba godzin szkolenia – min. 24 h.), max 10 pracowników zaplecza technicznego w zakresie: diagnostyki, obsługi i naprawy dostarczanych Autobusów, ze szczególnym uwzględnieniem prawidłowego wykonywania czynności obsługowo-naprawczych Autobusu oraz procedury funkcjonowania autoryzowanej stacji obsługi autobusów oraz max 15 kierowców wskazanych przez Zamawiającego w zakresie zasad prowadzenia pojazdów. Szkolenie pracowników zaplecza technicznego musi obejmować nadanie uprawnień (kodów) dla max 7 pracowników, jeżeli są one potrzebne do pełnej obsługi programów diagnostycznych np. do ustawienia układu zawieszenia, układu hamulcowego, klimatyzacji, układu ogrzewania, deski rozdzielczej, szyny CAN Autobusu, itp. Na wniosek Zamawiającego szkolenie może zostać przeprowadzone z rozbiem na dwie grupy. O liczbie pracowników, dla których ma zostać przeprowadzone szkolenie decyduje Zamawiający , **po zmianie jest:** W celu zapewnienia właściwej obsługi i eksploatacji dostarczonych Autobusów, Wykonawca, przeprowadzi w ramach wynagrodzenia w miejscu wskazanym przez Zamawiającego na terenie Polski (w uzasadnionych wypadkach dopuszcza się szkolenie w miejscu wskazanym przez Wykonawcę) minimum trzydniowe szkolenie (liczba godzin szkolenia – min. 24 h.), max 10 pracowników zaplecza technicznego w zakresie: diagnostyki, obsługi i naprawy dostarczanych Autobusów, ze szczególnym uwzględnieniem prawidłowego wykonywania czynności obsługowo-naprawczych Autobusu oraz procedury funkcjonowania autoryzowanej stacji obsługi autobusów oraz max 15 kierowców wskazanych przez Zamawiającego w zakresie zasad prowadzenia pojazdów. Szkolenie pracowników zaplecza technicznego musi obejmować nadanie uprawnień (kodów) dla 2 pracowników, jeżeli są one potrzebne do pełnej obsługi programów diagnostycznych np. do ustawienia układu zawieszenia, układu hamulcowego, klimatyzacji, układu ogrzewania, deski rozdzielczej, szyny CAN Autobusu, itp. Na wniosek Zamawiającego szkolenie może zostać przeprowadzone z rozbiem na dwie grupy. O liczbie pracowników, dla których ma zostać przeprowadzone szkolenie decyduje Zamawiający.
5. W Załączniku nr 2 do umowy- Ramowe warunki autoryzacji w § 2 ust. 4 **było:** W celu zapewnienia właściwej obsługi i eksploatacji dostarczonych Autobusów Wykonawca, przeprowadzi w ramach wynagrodzenia w miejscu wskazanym przez Zamawiającego na terenie Polski (w uzasadnionych wypadkach dopuszcza się szkolenie w miejscu wskazanym przez Wykonawcę) minimum trzydniowe szkolenie (liczba godzin szkolenia – min. 24 h.), max 10 pracowników zaplecza technicznego w zakresie: diagnostyki, obsługi i naprawy dostarczanych Autobusów, ze szczególnym uwzględnieniem prawidłowego wykonywania czynności obsługowo-naprawczych Autobusu oraz

procedury funkcjonowania autoryzowanej stacji obsługi autobusów oraz max 15 kierowców wskazanych przez Zamawiającego w zakresie zasad prowadzenia pojazdów. Szkolenie pracowników zaplecza technicznego musi obejmować nadanie uprawnień (kodów) dla max 7 pracowników, jeżeli są one potrzebne do pełnej obsługi programów diagnostycznych np. do ustawienia układu zawieszenia, układu hamulcowego, klimatyzacji, układu ogrzewania, deski rozdzielczej, szyny CAN Autobusu. Na wniosek Zamawiającego szkolenie może zostać przeprowadzone z rozbiciem na dwie grupy. O liczbie pracowników, dla których ma zostać przeprowadzone szkolenie decyduje Zamawiający, po zmianie jest: W celu zapewnienia właściwej obsługi i eksploatacji dostarczonych Autobusów Wykonawca, przeprowadzi w ramach wynagrodzenia w miejscu wskazanym przez Zamawiającego na terenie Polski (w uzasadnionych wypadkach dopuszcza się szkolenie w miejscu wskazanym przez Wykonawcę) minimum trzydniowe szkolenie (liczba godzin szkolenia – min. 24 h.), max 10 pracowników zaplecza technicznego w zakresie: diagnostyki, obsługi i naprawy dostarczanych Autobusów, ze szczególnym uwzględnieniem prawidłowego wykonywania czynności obsługowo-naprawczych Autobusu oraz procedury funkcjonowania autoryzowanej stacji obsługi autobusów oraz max 15 kierowców wskazanych przez Zamawiającego w zakresie zasad prowadzenia pojazdów. Szkolenie pracowników zaplecza technicznego musi obejmować nadanie uprawnień (kodów) dla 2 pracowników, jeżeli są one potrzebne do pełnej obsługi programów diagnostycznych np. do ustawienia układu zawieszenia, układu hamulcowego, klimatyzacji, układu ogrzewania, deski rozdzielczej, szyny CAN Autobusu. Na wniosek Zamawiającego szkolenie może zostać przeprowadzone z rozbiem na dwie grupy. O liczbie pracowników, dla których ma zostać przeprowadzone szkolenie decyduje Zamawiający.

6. W Załączniku nr 2 do s.i.w.z.- Opis systemu telemetrycznego na pierwszej stronie było: Zamawiający informuje, iż w ramach projektu „Choiny - Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla północnej części LOF wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej” Zamawiający będzie posiadał oprogramowanie systemu monitoringu baterii trakcyjnych firmy: SOLARIS Bus & Coach S.A. z siedzibą w Bolechowie- Osiedle (dostarczone w ramach przeprowadzonego postępowania nr DZ.381.UE-4/19, które znajdują się pod poniższym linkiem <https://biuletyn.lublin.eu/ztm/zamowienia-publiczne/ogloszone-do-25062018/2019/19-06-2019-przetarg-nieograniczony-na-dostawe-pod-nazwa-zakup-i-dostawa-autobusow-elektrycznych-wraz-z-infrastruktura-do-ladowania-wolnego-na-zajezdni-oraz-ladowania-szybkiego-na-przystankach-koncowych,24,15084,1.html>), zapewniające w sposób należyty spełnienie wymaganej funkcjonalności. Dysponuje również odpowiednią infrastrukturą (anteny Wi-Fi, serwery). Zamawiający zaleca podłączenie się użytkowanego systemu za pośrednictwem dostarczonego w ramach projektu interfejsu wymiany danych (API) z zastrzeżeniem konieczności rozszerzenia infrastruktury o możliwość obsługi kolejnych pojazdów (w szczególności rozszerzenia pojemności dysków serwerowych o kolejne zasoby umożliwiające przechowywanie danych). Zamawiający dopuszcza możliwość dostarczenia innego systemu monitoringu baterii, z zastrzeżeniem konieczności dostarczenia wraz z nim kompletnego rozwiązania (w tym niezbędnej infrastruktury zajezdniowej, anteny, routery, serwer, itp.) spełniającego wymogi opisane poniżej. W takim przypadku w ramach dostawy Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia, uruchomienia i doprowadzenia do pełnej funkcjonalności systemu. Poszczególne elementy systemu mogą korzystać ze wspólnej infrastruktury sprzętowej oraz wspólnego oprogramowania. Zamawiający wymaga, aby dostarczone oprogramowanie, dedykowane do obsługi przez Zamawiającego było zintegrowane i możliwe do uruchomienia na jednej stacji roboczej. Nie dopuszcza się osobnych stacji roboczych dla obsługi przez jednego operatora różnych funkcjonalności Systemu, po zmianie jest: Zamawiający informuje, iż w ramach projektu „Choiny - Niskoemisyjna sieć komunikacji zbiorowej dla północnej części LOF wraz z budową systemu biletu elektronicznego komunikacji aglomeracyjnej” Zamawiający będzie posiadał oprogramowanie systemu monitoringu baterii trakcyjnych firmy: SOLARIS Bus & Coach S.A. z siedzibą w Bolechowie- Osiedle (dostarczone w ramach

przeprowadzonego postępowania nr DZ.381.UE-4/19, które znajdują się pod poniższym linkiem <https://biuletyn.lublin.eu/ztm/zamowienia-publiczne/ogloszone-do-25062018/2019/19-06-2019-przetarg-nieograniczony-na-dostawe-pod-nazwa-zakup-i-dostawa-autobusow-elektrycznych-wraz-z-infrastruktura-do-ladowania-wolnego-na-zajezdni-oraz-ladowania-szybkiego-na-przystankach-koncowych,24,15084,1.html>), zapewniające w sposób należyty spełnienie wymaganej funkcjonalności. Dysponuje również odpowiednią infrastrukturą (antenę Wi-Fi, serwery). Zamawiający zaleca podłączenie się użytkowanego systemu za pośrednictwem dostarczonego w ramach projektu interfejsu wymiany danych (API) z zastrzeżeniem konieczności rozszerzenia infrastruktury o możliwość obsługi kolejnych pojazdów (w szczególności rozszerzenia pojemności dysków serwerowych o kolejne zasoby umożliwiające przechowywanie danych). Zamawiający dopuszcza możliwość dostarczenia innego systemu monitoringu baterii, z zastrzeżeniem konieczności dostarczenia wraz z nim kompletnego rozwiązania (w tym niezbędnej infrastruktury zajezdniowej, anteny, routery, serwer, itp.) spełniającego wymogi opisane poniżej. W takim przypadku w ramach dostawy Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia, uruchomienia i doprowadzenia do pełnej funkcjonalności systemu. Poszczególne elementy systemu mogą korzystać ze wspólnej infrastruktury sprzętowej oraz wspólnego oprogramowania. Zamawiający wymaga, aby dostarczone oprogramowanie, dedykowane do obsługi przez Zamawiającego było zintegrowane i możliwe do uruchomienia na jednej stacji roboczej. Nie dopuszcza się osobnych stacji roboczych dla obsługi przez jednego operatora różnych funkcjonalności Systemu. Zamawiający dopuszcza ponadto realizację funkcji diagnostyczno – informacyjnych w zakresie zgodnym z opisanim poniżej, przez komputerowy program diagnostyczny, który Wykonawca jest zobowiązany wówczas dostarczyć wraz z przenośnym komputerem, na którym będzie zainstalowany. Akceptowane jest również rozwiązanie, w którym część zadań będzie realizowana przez system telemetryczny, a część przez ww. komputerowy program diagnostyczny.

7. W Specyfikacji istotnych warunków zamówienia w pkt 11.3. **było:** Oferta złożona po terminie, o którym mowa w pkt. 11.1. zostanie zwrócona wykonawcy zgodnie z zasadami określonymi w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 1986 ze zm.), po zmianie jest: Oferta złożona po terminie, o którym mowa w pkt. 11.1. zostanie zwrócona wykonawcy zgodnie z zasadami określonymi w art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1843 ze zm.).
8. W Załączniku nr 1 do s.i.w.z. – Specyfikacja techniczna autobusów EV w pkt 17.1.1. **było:** 1 szt. ładowarki mobilnej o mocy znamionowej ≥ 40 kW- na kółkach, której przemieszczanie możliwe będzie po terenie zajezdni, **po zmianie jest:** 1 szt. ładowarki mobilnej o mocy znamionowej ≥ 40 kW- na kółkach, której przemieszczanie możliwe będzie po terenie zajezdni. Ładowarka musi być wyposażona w kabel zasilający o długości ≥ 10 m, zakończony wtyczką znormalizowaną przystosowaną do przenoszenia obciążeń wynikających z mocy znamionowej ładowarki.

Jednocześnie zamawiający informuje, że na dedykowanej platformie zakupowej do obsługi komunikacji w formie elektronicznej pomiędzy Zamawiającym a wykonawcami oraz składania ofert: https://platformazakupowa.pl/pn/ztm_lublin oraz stronie internetowej <https://biuletyn.lublin.eu/ztm> zamieści:

- ujednocioną specyfikację istotnych warunków zamówienia;
- ujednociony Załącznik nr 1 do s.i.w.z.- Specyfikacja techniczna autobusów EV;
- ujednociony Załącznik nr 2 do s.i.w.z.- Opis systemu telemetrycznego;
- ujednociony Załącznik nr 10 do s.i.w.z.- Wzór umowy
- ujednociony Załącznik nr 2 do umowy- Ramowe warunki autoryzacji uwzględniające zmianę z dnia 12 lutego 2020 r.

DYREKTOR

Grzegorz Malas