

Łódź, dnia 19.08.2022 r.

ZAMAWIAJĄCY:

MIASTO ŁÓDŹ - ZARZĄD INWESTYCJI MIEJSKICH

ul. Piotrkowska 175

90-447 Łódź

<http://zim.lodz.bip-e.pl>

ZIM-DZ.2621.18.2022

WYKONAWCY

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: **Dostawa autobusów elektrycznych wraz ze stacjami ładowania oraz niezbędną infrastrukturą**

I. Zamawiający Miasto Łódź – Zarząd Inwestycji Miejskich informuje, że na podstawie art. 135 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129 z późn. zm.), dalej zwaną „Ustawą”, zostały do Zamawiającego złożone wnioski¹ o wyjaśnienie treści specyfikacji warunków zamówienia (SWZ).

Działając zgodnie z art. 135 ust. 2 Ustawy Zamawiający udziela poniższych odpowiedzi

Pytanie 1 (Zestaw I pytanie 1):

W imieniu Wykonawcy zwracam się z wnioskiem o udostępnienie Załączników nr 1 i 2 do SWZ w wersji edytowalnej (np. MS Word).

Na chwilę obecną na stronie internetowej zamieszczone są (prawdopodobnie błędnie) formularze w formacie uniemożliwiającym ich otwarcie.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający zamieścił Załączniki nr 1 i 2 do SWZ w formie plików pdf z możliwością wyszukiwania / kopiowania tekstu. Pliki zostały spakowane bezpłatnym programem do kompresji danych i kilkakrotnie sprawdzone, że otwierają się prawidłowo.

Pytanie 2 (Zestaw II pytanie 1):

Dotyczy Załącznika nr 1A, część A, p. VIII, pp. 4

Wnosimy o dopuszczenie systemu prekondycjonowania magazynów energii działającego autonomicznie tj. bez możliwości programowania przez użytkownika.

Uzasadnienie

Utrzymanie właściwej temperatury magazynów energii (ogrzewanie / chłodzenie), nawet podczas parkowania autobusów elektrycznych, ma duże znaczenie dla ich żywotności. Ekspozycja magazynów energii na działające skrajnych temperatur przyspiesza ich proces

¹ Zachowano oryginalną pisownię zapytań.

degradacji. Biorąc pod uwagę fakt, że magazyny energii są najbardziej kosztownym elementem autobusów elektrycznych producent dąży do minimalizacji wpływu użytkownika na ich żywotność.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający dopuszcza system prekondycjonowania magazynów energii działający autonomicznie. Tym samym Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1 A w zakresie części A, pkt VIII, ppkt 4.

W Załączniku nr 1A, część A, pkt VIII, ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Autobus wyposażony w system prekondycjonowania pojazdu i magazynów energii, tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii. Zamawiający preferuje rozwiązania oparte na usłudze opisanej w VDV 261. Zamawiający dopuszcza system prekondycjonowania magazynów energii działający autonomicznie.”

Pytanie 3 (Zestaw II pytanie 2):

Dotyczy Załącznika nr 1A, część A, p. IX, pp. 4

Wnosimy o uznanie rozwiązania, polegającego na wbudowanym w silnik systemie zabezpieczającym przed osiągnięciem przez silnik niebezpiecznej temperatury poprzez ograniczenie w razie potrzeby jego mocy za równoważne do wyposażenia komory silnika centralnego w czujnik detekcji pożaru.

Uzasadnienie

Przewaga zaproponowanego rozwiązania polega na zapobieganiu wystąpienia wysokiej temperatury, zamiast jedynie o informowaniu o jej wystąpieniu. Dodatkowo rozwiązanie obejmuje zastosowanie czujników temperatury (pożarowych) przy sprężarce powietrza oraz przetwornicy DC/DC.

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający uznaje zaproponowane rozwiązanie za równoważne w stosunku do wyposażenia komory silnika centralnego w czujnik detekcji pożaru.

Pytanie 4 (Zestaw II pytanie 3):

Dotyczy Załącznika nr 1A, część A, p. X, pp. 1

W celu dobrania właściwej pojemności baterii trakcyjnych oraz obliczenia kosztu ich gwarancji wnosimy o podanie następujących danych dotyczących linii obsługiwanych przez autobusy elektryczne będące przedmiotem zamówienia:

- Maksymalny przebieg dzienny w km
- Długość linii/trasy w km
- Średnia prędkość komunikacyjna
- Przebieg roczny

- Liczba i typ ładowań w ciągu doby
- Czas dostępny na poszczególne ładowania
- Odległość pomiędzy poszczególnymi ładowaniami
- Odległość trasa – zajezdnia
- Topografia trasy

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający, w odpowiedzi na pytanie, przekazuje rozkład jazdy planowany dla autobusów elektrycznych (plik „ROZKŁAD JAZDY AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH.xlsx”).

Jednocześnie Zamawiający informuje, iż:

- załączone rozkłady jazdy mogą ulec zmianie, w tym wydłużeniu może ulec przebieg (o około 10-15%) z uwagi na objazdy, kierowania innymi trasami itp. na skutek prowadzonych w mieście inwestycji drogowych. Ewentualna zmiana rozkładów nie wpłynie zasadniczo na parametry tras komunikacyjnych, w szczególności topografia terenu, czy średnią prędkość komunikacyjną na linii;
- autobusy będące przedmiotem zamówienia stanowiąc będą uzupełnienie floty autobusów elektrycznych posiadanych obecnie przez użytkownika, tym samym Wykonawca musi wziąć pod uwagę, że ładowanie szybkie na krańcówkach, nie będzie możliwe podczas każdego postoju na krańcówce (z powodu zajętości ładowarki przez inny pojazd). Należy przyjąć, iż w skrajnych przypadkach autobus będzie mógł się ładować co trzeci postój na krańcówce.

Pytanie 5 (Zestaw II pytanie 4):

Dotyczy Załącznika nr 1A, część A, p. X, pp. 2a)

Wnosimy o wydłużenie czasu pozwalającego na pełne naładowanie akumulatorów trakcyjnych trybem ładowania podstawowego w czasie nie dłuższym niż 6h.

Uzasadnienie

Spełnienie wymagania stawianego przez Zamawiającego w zakresie czasu naładowania magazynów energii wymagałoby od Wykonawców udostępnienia Zamawiającemu bardzo małej ilości energii lub zastosowania ładowarek o bardzo dużej mocy. Oba rozwiązania byłyby niekorzystne dla Zamawiającego. Mała ilość energii dostępnej ograniczałaby zasięg autobusu a tym samym jego możliwości przewozowe. Z kolei zastosowanie ładowarek o dużej mocy podniosłoby znacząco cenę oferty oraz nie pozwoliłoby na spełnienie innych wymogów technicznych stawianych przez Zamawiającego wobec ładowarek. Ponadto Zamawiający być może nawet nie dysponuje tak dużą mocą przyłączeniową.

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1 A w zakresie części A, pkt X, ppkt 2 lit. a).

W Załączniku nr 1A, część A, pkt X, ppkt 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„2a) ładowarki typu plug-in zlokalizowane w zajezdni o mocy znamionowej 100 kW, z podziałem na dwa stanowiska ładowania o mocy minimum 50 kW każde, posiadające tryb ładowania podstawowego (z mocami ładowania 50 kW na każdym stanowisku ładowania) oraz tryb ładowania rezerwowego (z możliwością wykorzystania jednego stanowiska mocą 100 kW), pozwalające na naładowanie akumulatorów trakcyjnych trybem ładowania podstawowego w czasie nie dłuższym niż 4h (w zakresie od 30 do 90% dostępnej dla użytkownika pojemności akumulatorów trakcyjnych pojazdu),”

Pytanie 6 (Zestaw II pytanie 5):

Dotyczy Załącznika nr 1A, część A, p. X, pp. 2b)

Wnosimy o potwierdzenie, że średnia prędkość oraz liczba pasażerów może zostać ustalona przez Wykonawcę w dowolny sposób w celu spełnienia wymogu stawianego przez Zamawiającego w tym punkcie. W przeciwnym razie wnosimy o doprecyzowanie tych parametrów i rozważenie złagodzenie wymogów dotyczących zasięgu lub czasu ładowania.

Uzasadnienie

Nie jest możliwe spełnienie wymagań stawianych przez Zamawiającego dla skrajnie niskich wartości średniej prędkości i skrajnie dużego stopnia napełnienia autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający informuje, iż średnia prędkość na linii wskazana jest w załączniku do odpowiedzi na pytanie nr 4 (Zestaw II pytanie 3), natomiast Wykonawca powinien przyjąć napełnienie autobusów w wysokości 80 % maksymalnej liczby przewożonych pasażerów.

Pytanie 7 (Zestaw II pytanie 6):

Dotyczy Załącznika nr 1A, część A, p. X, pp. 9, punkt 3

Wnosimy o potwierdzenie, że dopuszczenie zastosowania systemu raportowania zużycia energii odnosi się również do aplikacji webowej / internetowej do której Wykonawca zapewni dostęp Zamawiającemu.

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza raportowanie zużycia w aplikacji webowej/internetowej.

Pytanie 8 (Zestaw II pytanie 7):

Dotyczy Załącznika nr 1B, p. XVI oraz Załącznika 1C część A, p. I pp. 12 oraz część B, p. I pp. 10

Wnosimy o rezygnację (lub zmianę na zalecenie) z wymagania wznowienia ładowania (bez konieczności fizycznego odłączania pojazdu od ładowarki) w przypadku wystąpienia jakichkolwiek innych czynności przerywających proces ładowania niż po dokonaniu pełnego ładowania.

Uzasadnienie

Każdy inny przypadek samoistnego przerwania procesu ładowania niż pełne naładowanie magazynu energii nie jest stanem normalnym i jest potencjalnie niebezpieczny. Dlatego też ze względów bezpieczeństwa Producent zaleca, aby wznowienie ładowania wymagało w takim przypadku fizycznego odłączenia pojazdu od ładowarki i ponownego podłączenia w celu wznowienia procesu ładowania.

Takie przypadki występują w praktyce rzadko więc z jednej strony nie powinno to być uciążliwe dla Zamawiającego a z drugiej pozwolą na szybsze wykrycie ewentualnych usterek i zapobieżenie niebezpiecznym sytuacjom.

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Zamawiający podtrzymuje wymagania wskazane w opisie przedmiotu zamówienia.

Dodatkowo Zamawiający informuje, że wyjaśnienia znajdują się również w odpowiedzi na pytanie nr 112 (Zestaw IX pytanie 29).

Pytanie 9 (Zestaw II pytanie 8):

Dotyczy Załącznika 1C, część B, p. II pp. 19a

Wnosimy o ujednoczenie tolerancji przód/tył oraz lewo/prawo do wartości +/- 250 mm lub o wyrażenie tolerancji lewo/prawo względem odległości prawego koła autobusu od krawężnika w przedziale od 0 do 350mm w przypadku występowania krawężnika.

Uzasadnienie

Proponowany zakres tolerancji w zupełności wystarczy na bezproblemowe ustawienie autobusu pod pantografem.

Krawężnik (jeśli tylko występuje) jest zaś naturalnym i bardzo praktycznym punktem odniesienia dla kierowcy w celu prawidłowego ustawienia pojazdu pod ładowarką.

Ponadto proponowane tolerancje są zgodne ze standardem OppCharge.

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części B, pkt II ppkt 19 lit. a).

Załącznik nr 1C, część B, pkt II, ppkt 19 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) tolerancję podjazdu autobusu minimum +/- 250 mm (przód/tył) oraz +/- 250 mm (lewo/prawo),”

Pytanie 10 (Zestaw II pytanie 9):

Dotyczy Rozdziału V pkt 1.5. SWZ

Wnosimy o rezygnację Zamawiającego z żądania przedłożenia dokumentu potwierdzającego spełnianie przez oferowany autobus wymagań określonych w Regulaminie nr 66 EKG ONZ w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (Dz.U. UE L84 z 30.03.2011, s.1) i o wykreślenie ww. pkt 1.5.

Uzasadnienie

Wymagania Regulaminu R66 EKG ONZ nie dotyczą autobusów klasy I (M3) tj. autobusów miejskich.

Zatem żądanie przez Zamawiającego dokumentu nie wymaganego przepisami prawa może być ograniczeniem konkurencyjności w niniejszym postępowaniu. Tak dzieje się w przypadku Wykonawcy, który nie uzyskał ww. certyfikatu nie z uwagi na aspekt konstrukcyjny, a z uwagi na fakt, iż taki certyfikat nie jest wymagany przepisami prawa, a jego uzyskanie wymaga przejścia niezwykle kosztownej procedury badań certyfikacyjnych, co negatywnie wpłynęłoby na cenę oferty.

Ponadto wymóg posiadania certyfikatu potwierdzającego spełnienie wymagań Regulaminu nr 66 nie znajduje potwierdzenia w wymaganiach dotyczących kompletacji pojazdu, określonych w Załączniku nr 1A do SWZ. Zatem możliwe jest, iż wymóg przedłożenia tego dokumentu jako przedmiotowego środka dowodowego został zamieszczony w SWZ omyłkowo.

Biorąc pod uwagę powyższą argumentację wnoskujemy jak na wstępie.

Jednocześnie, z uwagi na okres wakacyjny, zwracamy się z uprzejmą prośbą o wydłużenie terminu składania ofert o co najmniej 3 tygodnie tj. do dnia 6.09.2022 r. Pozwoli to na analizę udzielonych przez Zamawiającego odpowiedzi oraz na uzyskanie zgód oraz dokumentów niezbędnych do potwierdzenia spełnienia warunków udziału w postępowaniu.

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zgodnie z pkt II niniejszego pisma.

Pytanie 11 (Zestaw III pytanie 1):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 3

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że pojazdy użytkowane przez Zamawiającego będą zgodne z powszechnie obowiązującym standardem CCS 2.0.

Odpowiedź na pytanie nr 11:

Zamawiający potwierdza, że pojazdy użytkowane przez Użytkownika będą zgodne ze standardem CCS 2.0.

Pytanie 12 (Zestaw III pytanie 2):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 4

Wykonawca pragnie zauważyć, że nie jest w stanie przewidzieć jakie normy i dyrektywy będą obowiązywały w dniu odbiorów, a jedynie potwierdzić iż ładowarki będą zgodne z wszystkimi obowiązującymi normami, dyrektywami i przepisami prawa na dzień składania oferty. Prosimy zatem o zmianę zapisu na: "*Na dzień składania oferty...*"

Odpowiedź na pytanie nr 12:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części A, pkt I, ppkt 4.

Załącznik nr 1C, część A, pkt I, ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Stacje ładowania muszą posiadać wszystkie niezbędne wymagane prawem certyfikaty i atesty, spełniać standardy, normy w zakresie ładowania autobusów elektrycznych, spełniać wszystkie wymogi związane z bezpieczeństwem eksploatacji i dopuszczeniem do obrotu, obowiązujące w Polsce i UE na dzień składania oferty”.

Pytanie 13 (Zestaw III pytanie 3):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA II. Funkcjonalność stacji wolnego ładowania oraz parametry techniczne pkt 2

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że Zamawiający akceptuje funkcjonalność automatycznego przełączania między trybem podstawowym i trybem szybkiego ładowania. W przypadku kiedy ładowany jest jeden pojazd wówczas stacja będzie pracowała w trybie szybkiego ładowania, po podłączeniu drugiego pojazdu stacja automatycznie podzieli moc po równo (po 50 kW) i przejdzie do trybu ładowania podstawowego.

Odpowiedź na pytanie nr 13:

Zamawiający akceptuje funkcjonalność automatycznego przełączania między trybem podstawowym i trybem szybkiego ładowania.

Pytanie 14 (Zestaw III pytanie 4):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA II. Funkcjonalność stacji wolnego ładowania oraz parametry techniczne pkt 13

Wykonawca prosi o doprecyzowanie, o jakiej energii mówi dany punkt. Jeżeli Zamawiający miał na myśli energię, jaką zużywa stacja ładowania w całości razem z elektroniką, chłodzeniem itp. wówczas prawidłowe wskazania daje licznik AC, czyli licznik energii wejściowej i należałoby zmienić zapisy dokumentacji. Jeśli Zamawiający chce mierzyć energię wyjściową stacji, wówczas brane są pod uwagę dane z licznika DC, które wskazują energię zużytą na ładowania pojazdów. Pomiar ten nie zawiera energii zużywanej przez inne komponenty stacji.

Odpowiedź na pytanie nr 14:

Zamawiający wymaga od Wykonawcy przekazywania z liczników informacji/pomiaru na temat energii wchodzącej jak i wychodzącej z ładowarki – czyli z licznika AC oraz licznika DC.

Pytanie 15 (Zestaw III pytanie 5):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA II. Funkcjonalność stacji wolnego ładowania oraz parametry techniczne pkt 14

Stacje ładowania, które zamierza dostarczyć Wykonawca są zgodne z OCPP 1.6-J oraz posiadają funkcjonalność regulowania mocy poprzez SmartChargingProfile. Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem wymagania będzie dostarczenie stacji ładowania, których moc będzie regulowana przez system OCPP Zamawiającego przy użyciu funkcjonalności zarządzania mocą w grupie, która jest zgodna ze standardem OCPP. Wówczas system zarządzania będzie nadzorował czy moc grupy ładowarek nie przekroczy mocy zamówionej.

Odpowiedź na pytanie nr 15:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 16 (Zestaw III pytanie 6):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA III. Zabudowa i konstrukcja stacji wolnego ładowania pkt 9

Prosimy o potwierdzenie, że pisząc o tym iż stacje ładowania mają być zgodne z VDV261 Zamawiający rozumie i akceptuje, że stacje ładowania będą jedynie pełniły funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi VDV261. Prosimy o potwierdzenie, że serwer usługi VDV261 nie jest częścią zakresu tej dostawy.

Odpowiedź na pytanie nr 16:

Zamawiający potwierdza, że serwer usług nie jest objęty zakresem tego postępowania. Dodatkowo Zamawiający wskazuje, że Załącznik nr 1 C, część B, pkt I ppkt 8 stanowi „Stacja musi być wyposażone w moduł umożliwiający komunikację z istniejącym systemem nadzoru”.

Pytanie 17 (Zestaw III pytanie 7):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA III. Zabudowa i konstrukcja stacji wolnego ładowania pkt 11

Prosimy o rozważenie odstąpienia od wymogu autoryzacji użytkownika przy pomocy karty. Wykonawca wskazuje, bazując na wieloletnim doświadczeniu dostaw stacji ładowania dla dużej liczby odbiorców, że zdecydowanie największą popularnością cieszą się rozwiązania oparte na zasadzie Autocharge (podłącz i ładuj). Zamiast użytkownika autoryzowany jest każdorazowo pojazd po podłączeniu do stacji ładowania. Autoryzacja odbywa się w sposób automatyczny na podstawie EVCC ID kontrolera w pojeździe zgodnie z ISO 15118. Stosowanie dodatkowych kroków niepotrzebnie wydłuża proces. Wykonawca przy tym wskazuje także, że ryzyko polegające na ładowaniu nieuprawnionego pojazdu jest bardzo małe, ponieważ każdy pojazd jest weryfikowany/autoryzowany na podstawie EVCC ID z kontrolera w pojeździe.

Odpowiedź na pytanie nr 17:

Zamawiający odstępuje od wymogu dodatkowej autoryzacji użytkownika przy pomocy karty pracowniczej Mifare. Tym samym Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części A, pkt III, ppkt 11.

Załącznik nr 1C, część A, pkt III, ppkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Po podłączeniu autobusu do stacji ładowania uruchomienie procesu ładowania musi odbywać się samoczynnie.”

Pytanie 18 (Zestaw III pytanie 8):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 4

Wykonawca pragnie zauważyć, że nie jest w stanie przewidzieć jakie normy i dyrektywy będą obowiązywały w dniu odbiorów, a jedynie potwierdzić iż ładowarki będą zgodne z wszystkimi obowiązującymi normami, dyrektywami i przepisami prawa na dzień składania oferty. Prosimy zatem o zmianę zapisu na: "*Na dzień składania oferty...*"

Odpowiedź na pytanie nr 18:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części B, pkt I, ppkt 4.

Załącznik nr 1C, część B, pkt I, ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Stacja ładowania musi posiadać wszystkie niezbędne wymagane prawem certyfikaty i atesty, spełniać standardy, normy w zakresie ładowania autobusów elektrycznych, spełniać wszystkie wymogi związane z bezpieczeństwem eksploatacji i dopuszczeniem do obrotu, obowiązujące w Polsce i UE na dzień składania oferty”.

Pytanie 19 (Zestaw III pytanie 9):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 6

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że pojazdy będą zgodne ze standardem OppCharge.

Odpowiedź na pytanie nr 19:

Zamawiający potwierdza, że pojazdy będą zgodne ze standardem OppCharge.

Pytanie 20 (Zestaw III pytanie 10):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 8

Czy Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli stacje będą wyposażone w router pracujący w poniższych standardach:

- 4G (LTE) – Cat 4 up to 150 Mbps, 3G – Up to 42 Mbps, 2G – Up to 236.8 kbps
- IEEE 802.11b/g/n
- WAN/LAN port 10/100 Mbps, IEEE 802.3, IEEE 802.3u, auto MDI/MDIX

Odpowiedź na pytanie nr 20:

Zamawiający informuje, iż nie uznaje wskazanych parametrów za spełniające wymagania wskazane w opisie przedmiotu zamówienia.

Pytanie 21 (Zestaw III pytanie 11):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 10

a) Wykonawca prosi o potwierdzenie, że zapis ten nie ma zastosowania w przypadku występowania błędów krytycznych.

b) Wykonawca prosi o potwierdzenie, iż Zamawiający ma świadomość, że wznowiony proces ładowania będzie nową transakcją ładowania.

Odpowiedź na pytanie nr 21:

Ad. a) Zamawiający potwierdza, że zapis ten nie ma zastosowania w przypadku występowania błędów krytycznych.

Ad. b) Zamawiający potwierdza, że wznowiony proces ładowania będzie nową transakcją ładowania.

Pytanie 22 (Zestaw III pytanie 12):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA II. Funkcjonalność stacji szybkiego ładowania oraz podstawowe parametry techniczne pkt 21

Wykonawca deklaruje możliwość zdalnego wyłączenia stacji ładowania, jednakże Zamawiający musi mieć świadomość konsekwencji takiego wyłączenia zasilania stacji. W wyniku zdalnego wyłączenia zasilania stacji nie będzie możliwości ponownego włączenia jej zasilania w sposób zdalny. Ponowne uruchomienie stacji ładowania będzie wymagało interwencji operatora na miejscu. Czy w związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje wymaganie zdalnego wyłączenia zasilania stacji?

Odpowiedź na pytanie nr 22:

Zamawiający podtrzymuje wymóg zdalnego wyłączenia zasilania stacji.

Pytanie 23 (Zestaw III pytanie 13):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA II. Funkcjonalność stacji szybkiego ładowania oraz podstawowe parametry techniczne pkt 22

Wykonawca pragnie zauważyć, że nie jest w stanie przewidzieć jakie normy i dyrektywy będą obowiązywały w dniu dostawy, a jedynie potwierdzić iż ładowarki będą zgodne z wszystkimi obowiązującymi normami, dyrektywami i przepisami prawa na dzień składania oferty. Prosimy zatem o zmianę zapisu na: "*... na dzień składania oferty*"

Odpowiedź na pytanie nr 23:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części B, pkt II, ppkt 22.

Załącznik nr 1C, część B, pkt II, ppkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22. Standardy techniczne i parametry urządzeń objętych dostawą powinny spełniać wymagania aktualne na dzień składania ofert.”

Pytanie 24 (Zestaw III pytanie 14):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

C. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU TELEMTRYCZNEGO pkt 2 ppkt 1)

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że Zamawiający ma świadomość, że aktualizacje firmware będą wykonywane tylko w okresie trwania gwarancji.

Odpowiedź na pytanie nr 24:

Zamawiający informuje, iż ma świadomość, że aktualizacje firmware będą wykonywane tylko w okresie trwania gwarancji.

Pytanie 25 (Zestaw III pytanie 15):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

C. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU TELEMTRYCZNEGO pkt 2 ppkt 13)

Wykonawca prosi o informację jaką ilość godzin ma założyć na konsultacje telefoniczne. Ilość godzin konsultacji będzie miało wpływ na kalkulację wyceny przeprowadzonej przez Wykonawcę.

Odpowiedź na pytanie nr 25:

Zamawiający określa maksymalną liczbę godzin konsultacji we wskazanym zakresie w liczbie do 100 godzin w całym okresie trwania umowy.

Pytanie 26 (Zestaw III pytanie 16):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

C. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU TELEMTRYCZNEGO pkt 2 ppkt 18)

a) Dot. "6. *kompletną dokumentację implementacji protokołu wraz z danymi autoryzacyjnymi umożliwiającymi podłączenie do Systemu zarządzania dowolnej ładowarki zgodnej z OCPP 2.0 lub wyższej – zapewniona pełna funkcjonalność oprogramowania zarządzającego,*"

Wykonawca pragnie poinformować, że dany wymóg odnosi się do systemu, który nie jest częścią tego postępowania. Prosimy o usunięcie tego wymogu.

b) Dot. "8. *potwierdzenie zgodności oprogramowania z protokołem OCPP 2.0 lub wyższym.*"

Zgodnie z zapisem:

"Komunikacja z systemem zarządzania stacjami ładowania zgodna z OCPP 2.0 lub nowszym (Open Charge Point Protocol) – połączenie i wymiana danych. Dopuszcza się zastosowanie OCPP 1.6-J, przy czym w takiej sytuacji Wykonawca zobowiązany będzie do zaktualizowania wersji protokołu do OCPP 2.0 w terminie nie dłuższym niż 36 m-cy od daty realizacji umowy."

Zamawiający dopuszcza, iż stacje ładowania mogą być zgodne z protokołem OCPP 1.6-J w momencie dostarczenia, natomiast aktualizacja do protokołu OCPP 2.0 może zostać wykonana w terminie nie dłuższym niż 36 miesięcy od daty realizacji umowy w związku z tym prosimy o zmianę zapisu na: "8. *potwierdzenie zgodności oprogramowania z protokołem OCPP 1.6-J lub wyższym*"

Odpowiedź na pytanie nr 26:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części C, pkt 2, ppkt 18).

Ad a) Zamawiający wykreśla zapis w Załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW, C. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU TELEMTRYCZNEGO, pkt 2, ppkt 18) w brzmieniu: „6. *kompletną dokumentację implementacji protokołu wraz z danymi*

autoryzacyjnymi umożliwiającymi podłączenie do Systemu zarządzania dowolnej ładowarki zgodnej z OCPP 2.0 lub wyższej – zapewniona pełna funkcjonalność oprogramowania zarządzającego,”

Ad b) Zamawiający zmienia zapis w Załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW, C. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU TELEMTRYCZNEGO, pkt 2, ppkt 18 z brzmienia:

„8. potwierdzenie zgodności oprogramowania z protokołem OCPP 2.0 lub wyższym.”

na brzmienie:

„8. potwierdzenie zgodności oprogramowania z protokołem OCPP 1.6j lub wyższym.”

Pytanie 27 (Zestaw III pytanie 17):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

C. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU TELEMTRYCZNEGO pkt 2 ppkt 16)

Wykonawca wnosi o rezygnację z zapisu ograniczającego siedzibę serwisu do 150 km od miejsca wykonywania działalności. Wprowadzenie takiego ograniczenia nie jest niczym uzasadnione, ponieważ Wykonawca składając ofertę w przedmiotowym postępowaniu przetargowym jest świadom terminów wynikających m.in z obowiązków serwisowych, a podpisując umowę w wyniku rozstrzygniętego postępowania zobowiązuje się tych terminów przestrzegać - bez względu na lokalizację.

Przytoczony zapis w bezpośredni sposób ogranicza też konkurencję i liczbę Wykonawców mogących wziąć udział w postępowaniu ze względu na dalsze położenie swoich jednostek serwisowych. Jest to przykład wprowadzenia nadmiernego wymogu prowadzącego w konsekwencji do eliminacji z postępowania wielu, a może nawet większości Wykonawców będących w pełni zdolnych do wykonania przedmiotu zamówienia. W szerokim orzecznictwie dotyczącym przedmiotowej kwestii wskazuje się również, że ustalenie wymogów terytorialnych nie może być nawet podyktowane zapewnieniem łatwiejszego dostępu do usług serwisowych czy sprawniejszą komunikacją, a tym bardziej czasem reakcji, do których to Wykonawca jest i tak zobowiązany zapisami umowy. Przytoczone potrzeby Zamawiającego w takim zakresie będą jednoznacznie kwalifikowane jako niedozwolona dyskryminacja terytorialna.

Na potwierdzenie powyższego stanowiska istnieje szerokie i jednoznaczne orzecznictwo m.in w zakresie orzeczeń KIO, wyroków TSUE oraz Wojewódzkich Sądów Administracyjnych:

W wyroku z dnia 27.10.2005r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C-234/03 uznał, że Zamawiający nie może dyskryminować Wykonawców ze względu na terytorium. Podobne stanowisko zajął Wojewódzki Sąd Administracyjny w Kielcach dnia 3.03.2015r. w sprawie I SA/Ke 24/15 stwierdzając, że posiadanie przez potencjalnego Wykonawcę serwisu na danym terytorium nie gwarantuje wymaganej szybkości oraz sprawności serwisowej, a określenie takiego warunku zatem nie jest odpowiednie dla zagwarantowania realizacji celu i wykracza poza środki niezbędne do jego osiągnięcia

Odpowiedź na pytanie nr 27:

Zamawiający wykreśla ppkt 16) w Załączniku nr 1C, część C, pkt I.2.

Pytanie 28 (Zestaw III pytanie 18):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

C. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU TELEMTRYCZNEGO pkt 2 ppkt 17)

Czy taki magazyn może znajdować się w siedzibie firmy Wykonawcy? Czy Zamawiający wymaga utworzenia takiego magazynu na miejscu użytkowania stacji ładowania? Kto ma decydować ile i jakie komponenty mają się znajdować w magazynie? Na jaki okres ma zostać utworzony taki magazyn - czy tylko na okres gwarancji?

Odpowiedź na pytanie nr 28:

Zamawiający informuje, iż nie wskazuje lokalizacji magazynu, tym samym decyzje w tym zakresie, jak i w zakresie asortymentu podejmuje Wykonawca. Okres, na jaki ma zostać utworzony magazyn, również pozostaje w gestii Wykonawcy, mając na uwadze obowiązki Wykonawcy wynikające z umowy.

Pytanie 29 (Zestaw III pytanie 19):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA III. Zabudowa i konstrukcja stacji wolnego ładowania pkt 7

Wykonawca prosi o informację czy zapis o możliwości regulacji natężenia oświetlenia w zależności od pory dnia, roku oraz warunków pogodowych odnosi się do zastosowania standardowej sygnalizacji LED, bądź wyświetlacza ciekłokrystalicznego? Jeśli zapis ten odnosi się do zastosowania standardowych sygnalizatorów LED to Wykonawca uprzejmie pragnie zauważyć, że sygnalizacja LED stosowana w ładowarkach jest wystarczająco czytelna nawet w słoneczne dni. Nie wymaga się zastosowania czujników natężenia oświetlenia, gdyż ma to wpływ na konstrukcję ładowarki, koszty projektowe oraz konstrukcyjne. Wykonawca prosi o rezygnację z wymogu regulacji natężenia oświetlenia w zależności od pory dnia, roku oraz warunków pogodowych, gdyż wymóg ten nie ma znajduje uzasadnienia zważając na warunki panujące w Polsce.

Odpowiedź na pytanie nr 29:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części A, pkt III ppkt 7.

Załącznik nr 1C, część A, pkt III, ppkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Sygnalizację świetlną umożliwiającą kierowcy autobusu odczytanie stanu pracy stanowiska ładowania (zielony stały - gotowy do ładowania, niebieski – ładowanie, czerwony – wyłączony z użytkowania/awaria). **Czytelność sygnalizacji winna być możliwa w każdych warunkach pogodowych.** Szczegółowy schemat sygnalizacji stacji ładowania powinien zostać uzgodniony z Zamawiającym. Sygnalizacja świetlna

powinna być również realizowana w formie sygnalizatora zamontowanego na górnej części ładowarki, tak aby widać było status ładowarki z każdej strony, również z daleka. Musi być ona tożsama z sygnalizacją kontrolek na froncie ładowarki. Sposób jej działania zostanie uzgodniony z Zamawiającym po podpisaniu Umowy."

Pytanie 30 (Zestaw III pytanie 20):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 2

Zamawiający w dokumentach zawarł wymóg wykorzystania modułu 40/60kW w ładowarce dwuwyjściowej o mocy 100kW (3x40kW lub 2x60). Takie rozwiązanie może spowodować, że w przypadku awarii jednego modułu jedno z wyjść zostaje całkowicie wykluczone z procesu ładowania. Wykonawca uprzejmie prosi o zgodę na zastosowanie aktualniejszego i bezpieczniejszego rozwiązania - modułów o mniejszej mocy - 30kW. W takim przypadku w momencie awarii jednego modułu moc ładowarki zostaje ograniczona do mocy pozostałych modułów, co oznacza, że ładowarka może dalej ładować pojazdy poprzez 2 wyjścia, ale ze zmniejszoną mocą. Rozwiązanie takie jest korzystniejsze dla Zamawiającego pod względem zapewnienia ciągłości funkcjonowania i dostępności punktów ładowania.

Ponadto, Wykonawca pragnie zauważyć, że na rynku stosowane są różne moduły mocy - ograniczenie zastosowane przez Zamawiającego do modułów „min 40/ max 60 kW” jest w związku z tym znacznym ograniczeniem konkurencji i możliwości udziału Wykonawców mogących zaoferować produkty zgodnie z oczekiwaniami Zamawiającego. W związku z powyższym Wykonawca prosi o zmianę zapisu w dokumentacji w części "A WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA" na: "minimalna wielkość modułu 30kW".

Odpowiedź na pytanie nr 30:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części A, pkt I ppkt 2.

Załącznik nr 1C, część A, pkt I, ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Stacje ładowania powinny posiadać modułową budowę, minimalna wielkość modułu 30 kW, a maksymalna 60 kW, aby uszkodzenie któregoś modułu ograniczyło jedynie moc ładowania, a nie wykluczyło ładowarki z użycia. O uszkodzeniu modułu system telemetryczny informuje nadzór, wystawiając alarm z odpowiednim komunikatem. Zastosowane moduły winny być takie same jak w stacjach szybkiego ładowania.”

Pytanie 31 (Zestaw III pytanie 21):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 2

Wykonawca zwraca uwagę, że istnieje możliwość ładowania z mocą równą 50kW. Należy jednak wykorzystać moduły mocy 4x30 kW. Jest to wymuszone zapewnieniem równej ilości modułów na każdym wyjściu. Nie jest możliwym rozdzielenie mocy jednego modułu na dwa wyjścia. Każde z wyjść posiada stałe połączenie z modułem mocy. By stacja mogła ładować pojazd z mocą 50 kW na wyjściu wówczas moc całej stacji musi wynosić 120kW. Stacja zostaje wówczas ograniczona systemowo do 100kW. Pozwala to odseparowanym dwóm ograniczonym modułom dystrybucję na dwa osobne wyjścia. Prosimy o potwierdzenie, że jest to zrozumiałe i że Zamawiający zgadza się na takie rozwiązanie.

Odpowiedź na pytanie nr 31:

Zamawiający informuje, że akceptuje przedstawione rozwiązanie.

Pytanie 32 (Zestaw III pytanie 22):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 10

Wykonawca pragnie zauważyć, że zastosowanie światłowodu znajduje wykorzystanie jedynie w momencie, gdy odległość między stacją ładowania a miejscem w którym ma odbywać się proces ładowania wynosi więcej niż 100m. Obligatoryjnym jest zastosowanie wówczas światłowodu. Nasze rozwiązanie opiera się na zastosowaniu przewodu ethernet, które jest zastosowaniem wystarczającym i adekwatnym. Prosimy o informację czy odległość pomiędzy stacją ładowania a pantografem wynosi więcej niż 100m. Jeśli nie to wnosimy o rezygnację z wymogu "Wszystkie stacje ładowania mają być podłączone do sieci lokalnej Zamawiającego za pośrednictwem światłowodu bez stosowania oddzielnych media konwerterów. Wkładki GIBC dostarcza Wykonawca i muszą być one kompatybilne z zastosowanymi u Zamawiającego („po drugiej stronie światłowodu”).", ponieważ wówczas zastosowanie światłowodu nie ma konkretnego uzasadnienia oraz spowoduje drastyczny wzrost kosztów produkcyjnych.

Odpowiedź na pytanie nr 32:

Zamawiający nie wyraża zgody na odstępstwo od wymogu podłączenia każdej stacji wolnego ładowania światłowodem. Nadto Zamawiający zwraca uwagę, iż stacje wolnego ładowania łączą się z pojazdem przewodem za pomocą złącza combo a nie pantografem.

Pytanie 33 (Zestaw III pytanie 23):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA II. Funkcjonalność stacji szybkiego ładowania oraz podstawowe parametry techniczne pkt 9

Wykonawca prosi o informację czy zapis dotyczący możliwości regulacji natężenia oświetlenia w zależności od pory dnia, roku oraz warunków pogodowych odnosi się do zastosowania standardowej sygnalizacji LED, bądź wyświetlacza ciekłokrystalicznego? Jeśli zapis ten odnosi się do zastosowania standardowych sygnalizatorów LED to Wykonawca uprzejmie pragnie zauważyć, że sygnalizacja LED stosowana w ładowarkach jest wystarczająco czytelna nawet w słoneczne dni. Nie wymaga się zastosowania czujników natężenia oświetlenia, gdyż ma to wpływ na konstrukcję ładowarki, koszty projektowe oraz konstrukcyjne. Wykonawca prosi o rezygnację z wymogu regulacji natężenia oświetlenia w zależności od pory dnia, roku oraz warunków pogodowych, gdyż wymóg ten nie ma znajduje uzasadnienia zważając na warunki panujące w Polsce.

Odpowiedź na pytanie nr 33:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części B, pkt II, ppkt 9.

Załącznik nr 1C, część B, pkt II, ppkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. Sygnalizacja świetlna umożliwiająca kierowcy autobusu odczytanie stanu pracy stanowiska ładowania (zielony stały - gotowy do ładowania, niebieski – ładowanie, czerwony – wyłączony z użytkowania/awaria). **Czytelność sygnalizacji winna być możliwa w każdych warunkach pogodowych.** Mogą być zastosowane inne kolory, do uzgodnienia z Zamawiającym. Szczegółowy schemat sygnalizacji stacji ładowania powinien zostać uzgodniony z Zamawiającym”.

Pytanie 34 (Zestaw III pytanie 24):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 2

Wykonawca zwraca uwagę, że wykorzystanie modułu 40/50kW realnie nie jest korzystnym rozwiązaniem. Aktualnie stosowanym i bezpieczniejszym rozwiązaniem jest zastosowanie modułów o mniejszej mocy - 20kW. W przypadku awarii jednego modułu moc ładowarki zostaje ograniczona do mocy pozostałych modułów, co oznacza, że ładowarka może dalej ładować pojazdy ale ze zmniejszoną mocą o 20kW, w przypadku modułów o mocy 40/50 kW degradacja mocy będzie większa. Ponadto, Wykonawca pragnie zauważyć, że na rynku stosowane są różne moduły mocy. Ograniczenie zastosowane przez Zamawiającego do modułów „min 40/ max 50 kW” jest w związku z tym znacznym ograniczeniem konkurencji, co nie jest dopuszczalne zgodnie z ustawą PZP oraz wytycznymi regulującymi projekty dofinansowane z UE. W związku z powyższym Wykonawca prosi o zmianę zapisu w dokumentacji w części "B WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA" na: "minimalna wielkość modułu 20kW".

Odpowiedź na pytanie nr 34:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części B, pkt I, ppkt 2.

Załącznik nr 1C, część B, pkt I ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Stacja szybkiego ładowania powinna posiadać modułową budowę, minimalna wielkość modułu 30 kW, a maksymalna 60 kW, aby uszkodzenie któregoś modułu ograniczyło jedynie moc ładowania, a nie wykluczyło ładowarki z użycia. O uszkodzeniu modułu system telemetryczny informuje nadzór, wystawiając alarm z odpowiednim komunikatem.”

Pytanie 35 (Zestaw III pytanie 25):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 1

Wykonawca prosi o informację czy element ładowarki "konstrukcja masztu z pantografem" ma posiadać dodatkowe awaryjne złącze CCS? Jeżeli tak to czy moc 120 kW spełni oczekiwania Zamawiającego?

Odpowiedź na pytanie nr 35:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C, część B, pkt II poprzez dopisanie pkt 25, który otrzymuje brzmienie:

„25. Stacja musi posiadać dodatkowe złącze ładowania CCS COMBO 2, długość przewodu min. 7 m, zabezpieczone przed możliwością skorzystania przez osoby nieuprawnione – w celu awaryjnego ładowania autobusów elektrycznych (złącze CCS COMBO 2 pracuje tylko w przypadku braku możliwości wykorzystania złącza pantograficznego, które posiada nadany priorytet pracy). Moc ładowania za pomocą dodatkowego złącza CCS COMBO 2 – minimum 100 kW.”

Pytanie 36 (Zestaw III pytanie 26):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA II. Funkcjonalność stacji szybkiego ładowania oraz podstawowe parametry techniczne pkt 2

Wykonawca prosi o informację z jaką mocą ma być w stanie ładować dostarczona pantografowa stacja szybkiego ładowania? W opisie przedmiotu zamówienia jeden z parametrów technicznych wskazuje na znamionową moc 400 kW. Natomiast przy zasilaniu stacji ładowania podane są następujące parametry: "3x400 VAC, 50 Hz. 300 kW". Prosimy o weryfikację zapisu oraz określenie o jakiej mocy ma zostać dostarczona stacja. W momencie dostarczenia stacji o większej mocy niż przyłączeniowa należy ograniczyć stację ładowania poprzez software, bądź poprzez strażnika mocy znajdującego się w stacji transformatorowej

Odpowiedź na pytanie nr 36:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części B, pkt II, ppkt 2.

Załącznik nr 1C, część B, pkt II, ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Zasilanie stacji ładowania: 3x400 VAC, 50 Hz. 400 kW”

Pytanie 37 (Zestaw III pytanie 27):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA II. Funkcjonalność stacji szybkiego ładowania oraz podstawowe parametry techniczne pkt 20

Wykonawca pragnie zauważyć, że pomiary temperatury zewnętrznej jak i pomiar wilgotności nie są pomiarami popularnymi w dostępnych produktach na rynku. Modyfikacje tego typu mają wpływ na konstrukcję ładowarki, koszty konstrukcyjne jak i projektowe. Wykonawca prosi o rezygnację z wymogu "Stacja ładowania musi posiadać możliwość komunikacji on-line z zewnętrznymi systemami nadzoru i przekazywać następujące parametry w czasie rzeczywistym:

f) *pomiar temperatury zewnętrznej,*

g) *...oraz wilgotności wewnątrz urządzenia",* gdyż wymóg ten nie ma konkretnego uzasadnienia oraz spowoduje drastyczny wzrost kosztów produkcyjnych.

Odpowiedź na pytanie nr 37:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C, część B, pkt II poprzez wykreślenie lit. f) z ppkt 20.

Pytanie 38 (Zestaw III pytanie 28):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA I. Założenia ogólne pkt 8

Wykonawca pragnie zauważyć, że zastosowanie światłowodu znajduje wykorzystanie jedynie w momencie, gdy odległość między stacją ładowania a miejscem w którym ma odbywać się proces ładowania wynosi więcej niż 100m. Obligatoryjnym jest zastosowanie wówczas światłowodu. Nasze rozwiązanie opiera się na zastosowaniu przewodu ethernet, które jest zastosowaniem wystarczającym i adekwatnym. Prosimy o informację czy odległość pomiędzy stacją ładowania a pantografem wynosi więcej niż 100 m. Jeśli nie to wnosimy o rezygnację z wymogu "*Wszystkie stacje ładowania mają być podłączone do sieci lokalnej Zamawiającego za pośrednictwem światłowodu bez stosowania oddzielnych media konwerterów. Wkładki GIBC dostarcza Wykonawca i muszą być one kompatybilne z zastosowanymi u Zamawiającego („po drugiej stronie światłowodu”)*", ponieważ wówczas zastosowanie światłowodu nie ma konkretnego uzasadnienia oraz spowoduje drastyczny wzrost kosztów produkcyjnych.

Odpowiedź na pytanie nr 38:

Zamawiający nie wyraża zgody na odstępstwo. Stacja ładowania winna komunikować za pośrednictwem światłowodu.

Pytanie 39 (Zestaw III pytanie 29):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

C. WYMAGANIA DOTYCZĄCE SYSTEMU TELEMTRYCZNEGO pkt 2 ppkt 21)

W pkt 2 ppkt 21) znajduję się opis przeglądu technicznego ładowarek, w którym jest mowa o przeglądzie działania Systemu telemetrycznego. Czy Zamawiający ma na myśli, sprawdzanie przewodów komunikacyjnych typu LAN lub światłowód? Jeżeli nie, prosimy o bardziej szczegółowe opisanie tej części przeglądu technicznego.

Odpowiedź na pytanie nr 39:

Zamawiający w tym punkcie dokładnie określił minimalne wymogi zakresu przeglądu, polegający na podłączeniu się do systemu i weryfikacji poprawnego działania wymaganych funkcjonalności, w tym zasymulowaniu awarii w poszczególnych ładowarkach, przejrzeniu historii zdarzeń, bieżącego monitorowania stanu ładowarek, zaktualizowaniu danych dostępowych, zablokowaniu dostępu, statystyk, logów, raportów, diagramów, sprawdzeniu prawidłowości działania systemu, zgodnie ze specyfikacją.

Pytanie 40 (Zestaw III pytanie 30):

Dotyczy: Załącznik nr 2 PROJEKT UMOWY §3 ust. 7

Prosimy o wydłużenie czasu na usunięcie usterek z 24h na 72h, gdyż wiąże się to z bardzo wysokimi kosztami gotowości serwisowej. Po wydłużeniu czasu na naprawę, koszty gwarancyjne znacząco spadną.

Odpowiedź na pytanie nr 40:

Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie czasu na usunięcie usterek.

Pytanie 41 (Zestaw III pytanie 31):

Dotyczy: Wzoru umowy § 3 ust. 7-8

Wnosimy o uwzględnienie we Wzorze umowy okoliczności, które wyłączają obowiązek usunięcia wszelkich wad przez Wykonawcę, tj. przypadków gdy gwarancja nie obowiązuje, jeśli:

- a) wady powstały w wyniku nieuprawnionej ingerencji w ładowarkę (w tym oprogramowanie) przez Zamawiającego, użytkownika lub inną osobę trzecią,
- b) usunięcia lub nieczytelnych numerów seryjnych danego elementu.

Odpowiedź na pytanie nr 41:

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższą zmianę.

Pytanie 42 (Zestaw III pytanie 32):

Dotyczy: Wzoru umowy § 4 ust. 3

Prosimy o wskazanie w jakim terminie Zamawiający będzie dokonywał płatności faktur. Zamawiający szczegółowo określił proces fakturowania, nie wskazał jednak terminu płatności.

Odpowiedź na pytanie nr 42:

Zamawiający dokonuje zmiany zapisu w ten sposób, że w § 4 ust. 4 dodaje termin 30 dni, jako termin płatności faktury.

Pytanie 43 (Zestaw III pytanie 33):

Dotyczy: Wzoru umowy § 5 ust. 2

1. Prosimy o doprecyzowanie, czy kary umowne, które zostały wskazane w § 5 ust. 2 Wzoru umowy, są naliczane za zwłokę czy opóźnienie. W wielu przypadkach Zamawiający najpierw mówi o zwłoce, a następnie opóźnieniu np. pkt 9 „za zwłokę w usunięciu wad lub usterek uniemożliwiających ładowanie autobusów z ładowarki w stosunku do terminu określonego niniejszej umowy - w wysokości 500,00 PLN za każdy rozpoczęty dzień opóźnienia”.

2. Prosimy o zmianę w §5 ust. 3 pkt 10 Wzoru umowy poprzez: obniżenie zastrzeżonej w tym postanowieniu kary umownej z 20% do 10% wynagrodzenia netto, o którym mowa w §4 ust. 1 Umowy ewentualnie zastrzeżenie kary od wartości umowy, w odniesieniu do której Zamawiający odstępuje. Kara taka, zwłaszcza w przypadku odstąpienia w części jest nieuzasadniona

Odpowiedź na pytanie nr 43:

Zamawiający wyjaśnia, że kary wymienione w umowie dotyczą zwłoki, a tym samym w treści § 5 umowy słowo „opóźnienie” zastępuje słowem „zwłoka”.

Pytanie 44 (Zestaw III pytanie 34):

Dotyczy: Wzoru umowy § 5 ust. 5

Wykonawca wnosi o usunięcie §5 ust. 5 Wzoru umowy ewentualnie jego doprecyzowanie – obecnie postanowienie to jest nazbyt nieprecyzyjne i przyznaje Zamawiającemu możliwość odstąpienia od umowy każdorazowo w razie „stwierdzenia naruszenia postanowień niniejszej umowy”. Postanowienia umowy określają nie tylko obowiązki terminowej dostawy i konieczności dokonywania napraw gwarancyjnych, ale zakładają również inne postanowienia o charakterze mniej doniosłym niż terminowa dostawa. Przyznanie w takiej sytuacji prawa odstąpienia od umowy narusza zasadę proporcjonalności, a także może być potraktowane jako nadużycie prawa i zasady pewności umów.

Odpowiedź na pytanie nr 44:

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane zmiany.

Pytanie 45 (Zestaw III pytanie 35):

Dotyczy: Wzoru umowy § 8 ust. 1

1. Prosimy by okoliczności zmian umowy, wskazane w § 8 ust. 1 Wzoru umowy, znalazły zastosowanie także w odniesieniu do ładowarek objętych przedmiotem umowy.

2. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych zmian umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że niżej wymienione zmiany w żadnej mierze nie obligują Zamawiającego do wyrażania zgody na zmiany i zgoda na nie pozostanie nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

1) w zakresie terminu realizacji, jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

- a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;
- b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
- c) okolicznościami siły wyższej, pod którym to pojęciem należy rozumieć jakiegokolwiek zdarzenia, które pozostają poza kontrolą którejkolwiek ze Stron, a w szczególności wojnę, powstania, zamieszki, blokady dróg, strajki, lock-outy, epidemie, pandemie, klęski żywiołowe itp.; w takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o okres trwania przeszkody Swoją prośbę wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i wykonawcy. Bez wprowadzenia wyżej zaproponowanej zmiany ewentualna modyfikacja postanowień umowy w tym zakresie będzie bardzo utrudniona.

Odpowiedź na pytanie nr 45:

Zamawiający dokonuje zmiany umowy poprzez dodanie do Umowy postanowień dotyczących tzw. „siły wyższej” oraz precyzując brzmienie § 8 ust. 1 pkt 1) Projektowanych postanowień umowy.

Pytanie 46 (Zestaw III pytanie 36):

Dotyczy: Wzoru umowy § 1 ust. 1 pkt 5)

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada i gwarantuje wszelkie prawa niezbędne do podłączenia dodatkowych ładowarek do obecnego systemu telemetrycznego Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 46:

Zamawiający informuje, iż użytkownik (MPK – Łódź Spółka z o.o.) posiada prawo do podłączenia dodatkowych ładowarek.

Pytanie 47 (Zestaw III pytanie 37):

Dotyczy: Załącznik nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW

A. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA

B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA

1. Prosimy o udostępnienie projektu budowlanego zajezdni autobusowej EA1 w Łodzi.

2. Prosimy o wskazanie na mapach oraz rysunkach lub rzutach, lokalizację planowanych stacji ładowania.
3. Prosimy o udostępnienie zdjęć planowanej lokalizacji posadowienia ładowarek.
4. Prosimy o informację czy w zakres przetargu wchodzi prace ziemne, w tym wykonanie fundamentu?
5. Prosimy o informację, czy badania geotechniczne będą wykonane przez Zamawiającego?
6. Prosimy o informację, czy w zakres przetargu wchodzi prace drogowe i budowlane?
7. Czy teren planowanej inwestycji znajduje się obszarze ochrony Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków?
8. Czy teren planowanej inwestycji znajduje się obszarze ochrony środowiska?
9. Prosimy o informację czy w zakres przetargu wchodzi wykonanie oznakowania poziomego miejsc postojowych dla stacji ładowania?
10. Czy Zamawiający wymaga ochrony mechanicznej ładowarek? Jeśli tak, prosimy o uszczegółowienie wymogów.
11. Prosimy o informację, czy na terenie projektowanych robót znajdują się drzewa przeznaczone pod wycinkę? Prosimy o informację, czy na terenie działki objętej postępowaniem występuje roślinność, którą należy usunąć, a także wykonać nasadzenia zastępcze?
12. Prosimy o informację, czy w pobliżu znajdują się elementy małej architektury, infrastruktury technicznej oraz komunikacji, mogące kolidować z planowaną inwestycją?
13. Prosimy o oznaczenie na Planie Zagospodarowania Terenu umiejscowienia szafki teletechnicznej, od której należy poprowadzić światłowód do każdej ze stacji ładowania.
14. W związku z zapisem: "14. System ładowania musi posiadać ograniczenie w poborze mocy z sieci dostawcy energii elektrycznej do wielkości mocy zamówionej." prosimy o podanie informacji na temat zamówionej mocy od OSP. Prosimy również o przekazanie bilansu mocy instalacji obecnie użytkowanej.
15. Prosimy o udostępnienie projektu stacji transformatorowej znajdującej się na Zajezdni Autobusowej EA1 w Łodzi, którą Wykonawca powinien zmodyfikować.
16. W związku z zapisem: "Funkcjonalność stacji szybkiego ładowania oraz podstawowe parametry techniczne.

1. *Znamionowa moc 400 kW.*

2. *Zasilanie stacji ładowania: 3x400 VAC, 50 Hz. 300 kW"*

prosimy o potwierdzenie omyłki pisarskiej. Prawidłowe zapisy powinny mieć postać:

"*Funkcjonalność stacji szybkiego ładowania oraz podstawowe parametry techniczne.*

1. *Znamionowa moc 400 kW.*

2. *Zasilanie stacji ładowania: 3x400 VAC, 50 Hz. 400 kW"*

17. Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga dodatkowych instalacji, takich jak: oświetlenie stacji ładowania oraz monitoring wizyjny?

Odpowiedź na pytanie nr 47:

Ad. 1 – 3.

Zamawiający załącza projekt: „Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania”. Dodatkowo Zamawiający wskazuje, iż zaleca dokonanie wizji lokalnej.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że w trakcie wizji lokalnej **nie będzie udzielał odpowiedzi** na pytania dotyczące treści SWZ. Pytania należy kierować w trybie art. 135 ust. 1 ustawy Pzp.

Ad. 4.

Wykonanie prac ziemnych, fundamentowych, brukarskich dotyczy robót związanych z posadowieniem i wykonaniem linii kablowych zasilania ładowarki szybkiej oraz posadowienia dla ładowarek wolnych pod wiatą. Szczegółowy zakres prac do wykonania przy ładowarce pantografowej winien zostać określony w projekcie budowlanym Wykonawcy. Zakres prac dla ładowarek wolnych pod wiatą oraz ogólny zarys techniczny dla wszystkich pozostałych prac objętych niniejszym postępowaniem zawarto w załączonej dokumentacji wykonawczej pn. *Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania*.

Ad. 5.

Wykonanie badań geotechnicznych leży w obowiązku Wykonawcy.

Ad. 6.

Zakres prac drogowych i budowlanych określi projekt budowlany posadowienia ładowarek wchodzący w zakres obowiązku Wykonawcy.

Ad. 7.

Teren planowanej inwestycji nie znajduje się obszarze ochrony Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Ad. 8.

Teren planowanej inwestycji nie znajduje się obszarze ochrony środowiska.

Ad. 9.

Tak, wynikające z projektu budowlanego posadowienia ładowarek wchodzącego w zakres obowiązków Wykonawcy.

Ad. 10.

Zamawiający nie wymaga ochrony mechanicznej ładowarek.

Ad. 11.

Zamawiający informuje, iż na terenie projektowanych robót nie znajdują się drzewa przeznaczone pod wycinkę, ani inna roślinność, którą należy usunąć.

Ad. 12.

Zamawiający informuje, iż w pobliżu nie znajdują się elementy małej architektury, infrastruktury technicznej oraz komunikacji, mogące kolidować z planowaną inwestycją.

Ad. 13 – 15.

Zamawiający załącza projekt: „Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania”. Dodatkowo Zamawiający wskazuje, iż zaleca dokonanie wizji lokalnej.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że w trakcie wizji lokalnej **nie będzie udzielał odpowiedzi** na pytania dotyczące treści SWZ. Pytania należy kierować w trybie art. 135 ust. 1 ustawy Pzp

Ad. 16.

Wyjaśnień udzielono w odpowiedzi na pytanie nr 36 (Zestaw II pytanie nr 26).

Ad. 17.

Zamawiający informuje, iż nie wymaga dodatkowego oświetlenia stacji ładowania i instalacji dodatkowego monitoringu.

Pytanie 48 (Zestaw IV pytanie 1):

Kto jest odpowiedzialny za położenie kabli DC, pomiędzy stacją ładowania, a masztem z pantografem?

Odpowiedź na pytanie nr 48:

Zamawiający informuje, iż zaprojektowanie i wykonanie połączenia kablowego pomiędzy stacją ładowania a masztem z pantografem leży w gestii Wykonawcy.

Pytanie 49 (Zestaw V pytanie 1):

Zgodnie z SWZ rozdział VIII warunki udziału w postępowaniu pkt. 5 dotyczący zdolności technicznej lub zawodowej Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy- w tym okresie , wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych wykonuje, dostawy obejmujące pkt.5.2:

"W ramach jednego kontraktu: 4 ładowarki o mocy minimum 200kW w systemie ładowania poprzez pantograf (w tym dostawę co najmniej 2 szt. W systemie ładowania pantografu odwróconego), potwierdzoną co najmniej trzymiesięcznym okresem eksploatacji"

Tak sformuowany warunek udziału w postępowaniu, biorąc pod uwagę krajowe postępowania publiczne dot. dostawy ładowarek autobusowych z ostatnich trzech lat jest

niemożliwy do spełnienia w ramach jednego kontraktu. Każdy kontrakt dotyczy jednego systemu ładowania tzn.: poprzez pantograf (stacje dokująca) lub pantograf odwrócony. W ramach jednego kontraktu (jednego inwestora) nie występują dwa systemy.

W związku z powyższym proponujemy zapis:

*W ramach **jednego lub kilku kontraktów**: 4 ładowarki o mocy minimum 200kW w systemie ładowania szybkiego (w tym dostawę co najmniej 2 szt. w systemie ładowania pantografu odwróconego), potwierdzoną co najmniej trzymiesięcznym okresem eksploatacji"*

Lub

W ramach jednego kontraktu: 2 ładowarek o mocy minimum 200kW w systemie ładowania szybkiego potwierdzoną co najmniej trzymiesięcznym okresem eksploatacji oraz w ramach jednego kontraktu dostawę co najmniej 2 ładowarek o mocy minimum 200 kW w systemie ładowania szybkiego poprzez pantograf odwrócony, potwierdzoną co najmniej trzymiesięcznym okresem eksploatacji"

Nie było na rynku krajowym zamówienia, które w ramach jednego kontraktu pozwalałoby uzyskać łączne doświadczenie zgodne z Państwa SWZ.

Odpowiedź na pytanie nr 49:

Zamawiający dokonuje zmiany warunku udziału w postępowaniu zgodnie z pkt II niniejszego pisma.

Pytanie 50 (Zestaw VI pytanie 1):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. I. Ogólna koncepcja pojazdu, pkt.2, b). oraz Pkt. X. Magazynowanie energii elektrycznej i system ładowania, pkt. 2, b).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu, który bez względu na moc zastosowanej ładowarki oraz ze względu na zastosowaną technologię baterii uwzględniając ich maksymalną żywotność, podczas ładowania przyjmuje maksymalną, nominalną moc ładowania do 300 kW.

System magazynowania energii przewidziany przez Wykonawcę został dobrany w sposób optymalny i zapewnia obsługę linii. System zarządzania bateriami automatycznie dobiera moc ładowania w celu zadbania o prawidłowe warunki eksploatacji baterii w celu zabezpieczenia jak najdłuższej ich żywotności.

Odpowiedź na pytanie nr 50:

Zamawiający dopuszcza pojazd, który podczas ładowania przyjmuje maksymalną, nominalną moc ładowania do 300 kW.

Pytanie 51 (Zestaw VI pytanie 2):

Dotyczy: Specyfikacja Warunków Zamówienia, Rozdział V. Podmiotowe środki dowodowe, ppkt. 1.1. oraz Rozdział XVIII. Opis kryteriów oceny ofert wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert, Pkt. 6. Ocena oferty w kryterium „Parametry ekologiczne”.

Z uwagi na ciągły i bardzo szybki rozwój technologiczny autobusów elektrycznych, w tym w szczególności coraz większe stosowane w nich pojemność baterii, większe moce oraz sprawności silników i faktu posiadania przez producentów autobusów dokumentów potwierdzających zużycie energii zgodnych z procedurą SORT 2, prosimy Zamawiającego o przyjęcie do wiadomości i zaakceptowanie takiego stanu rzeczy, że producenci autobusów dysponują i mogą przedstawiać raporty zużycia energii zgodnych z procedurą SORT 2, przedstawiające gorszy wynik niż autobusy oferowane w konkretnym postępowaniu przetargowym. Jest to niekorzystne z punktu widzenia producenta autobusów, w szczególności kiedy wartość zużycia energii jest punktowym kryterium, ale jest to jedyna możliwość spełnienia wymogu formalnego wzięcia udziału w postępowaniu przetargowym.

Odpowiedź na pytanie nr 51:

Zamawiający przyjmuje do wiadomości i akceptuje sytuację, w której raport zużycia energii zgodny z procedurą SORT 2, przedstawia gorszy wynik niż faktyczne (rzeczywiste) zużycie energii przez autobusy oferowane w konkretnym postępowaniu przetargowym. Do oceny oferty w kryterium „Parametry ekologiczne” przyjęta będzie wartość z raportu zużycia energii zgodnego z procedurą SORT 2 (w pkt II Załącznika 4A.1 do SWZ należy podać wartość z raportu).

Pytanie 52 (Zestaw VI pytanie 3):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. IV. Wymiary pojazdu/pojemność pasażerska, pkt. 3.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu o całkowitej wysokości do 3,45 m.

Odpowiedź na pytanie nr 52:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. IV. Wymiary pojazdu/pojemność pasażerska, pkt. 3., który otrzymuje brzmienie:

„3. Wysokość całkowita pojazdu: do 3,45 m”.

Pytanie 53 (Zestaw VI pytanie 4):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. V. Kabina kierowcy.

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym wydzielona kabina zabudowana na pełnej szerokości autobusu oddzielająca pierwsze skrzydło pierwszych drzwi od przestrzeni pasażerskiej wyposażona w okienko do sprzedaży biletów z półką na pieniądze, a także zapewniająca wyjście kierowcy z kabiny zarówno od strony przestrzeni pasażerskiej jak i przez pierwsze skrzydło pierwszych drzwi, będzie posiadała prześwit pomiędzy górną krawędzią drzwi kabiny a sufitem nie większy niż około 250mm?

Odpowiedź na pytanie nr 53:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. V. Kabina kierowcy, pkt. 1., który otrzymuje brzmienie:

„1. Stanowisko kierowcy oddzielone od przedziału pasażerskiego, wyposażone w pełną, zabudowaną, zamykaną kabinę z wyjściem przez pierwszą połowę pierwszych drzwi, gwarantującą skuteczność działania klimatyzacji stanowiska pracy kierowcy. Dopuszcza się, aby zabudowa kabiny posiadała prześwit pomiędzy górną krawędzią drzwi kabiny a sufitem nie większy niż około 250 mm.”

Pytanie 54 (Zestaw VI pytanie 5):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. VI. Przedział pasażerski, pkt. 4.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenie autobusu, w który konstrukcja podłogi będzie spełniała wymagania Zamawiającego, a bardzo wysokiej jakości wykładzina podłogowa technologicznie będzie położona bez konieczności wywijania jej na boki gwarantując przez cały okres eksploatacji autobusu jej szczelność i wytrzymałość, zachowując bardzo wysokie walory estetyczne oraz łatwość jej utrzymania w czystości.

Odpowiedź na pytanie nr 54:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie. Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A w części A, pkt VI, ppkt 4.

Załącznik nr 1A, część A, pkt VI, ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Podłoga z materiału odpornego na wilgoć, pokryta wykładziną antypoślizgową, mrozoodporną o dużej trwałości w kolorze ciemnoszarym, łatwą do utrzymania w czystości. W strefie ograniczania widoczności kierowcy przez pasażerów oraz w strefie skrzydeł drzwi – prostokątny pas w kolorze żółtym. Miejsca narażone na uszkodzenia oliستwowane. Krawędzie podłogi (podestów pod siedzenia) oznaczone kolorem żółtym. Preferuje się rozwiązanie w którym wykładzina podłogowa wywinięta jest na boki na wysokość co najmniej 20 mm.”.

Pytanie 55 (Zestaw VI pytanie 6):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. VI. Przedział pasażerski, pkt. 9.

Zwracamy się do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym przewożone rowery będą odpowiednio i skutecznie zabezpieczone elastycznym pasem gwarantującym ich bezpieczne przewożenie.

Odpowiedź na pytanie nr 55:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 56 (Zestaw VI pytanie 7):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. VII. Drzwi autobusu, pkt.6.

Czy Zamawiający dopuści autobus przegubowy, wyposażony jedynie w dźwiękową sygnalizację zamykania drzwi, uruchamianą w sposób automatyczny na około 1÷3 sek. przed zamknięciem drzwi?

Odpowiedź na pytanie nr 56:

Zamawiający podtrzymuje wymagania w tym zakresie.

Pytanie 57 (Zestaw VI pytanie 8):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. VIII. Ogrzewanie, wentylacja, pkt. 3.

Ze względu na architekturę wysokiego napięcia autobusu, konstrukcję baterii oraz opatentowane rozwiązania w zakresie ogrzewania jak również przygotowania termicznego wnętrza pojazdu przed wyjazdem na linię, podczas ładowania plug-in jak również pantografowego, system zawsze pobiera energię z baterii wysokonapięciowych co uwarunkowane jest zapewnieniem odpowiedniej temperatury pracy baterii i jednocześnie pozwala w pełni naładować baterię bez strat związanych z zapotrzebowaniem energii na ogrzewanie.

Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie powyższego rozwiązania.

Odpowiedź na pytanie nr 57:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A w zakresie części A, pkt VIII ppkt 3.

Załącznik nr 1A, część A, pkt VIII ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Układ ogrzewania powinien mieć możliwość pracy podczas postoju pojazdu w czasie ładowania akumulatorów pokładowych, zarówno poprzez ładowarkę plug-in jak również poprzez pantograf. Zasilanie układu ogrzewania powinno być pobierane ze złącza ładowania. Dotyczy to również pracy układu ogrzewania po naładowaniu układu przy załączonym złączu ładowania. Dopuszcza się, w celu zapewnienia odpowiedniej temperatury pracy akumulatorów, pobieranie energii z akumulatorów, przy jednoczesnym zapewnieniu ich ładowania.”

Pytanie 58 (Zestaw VI pytanie 9):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. IX. Silnik, pkt 1 oraz pkt. 5.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenie autobusu, w którym zostaną zabudowane przy piastach kół w tylnej osi dwa silniki, o maksymalnej mocy ok. 280 kW, których wszystkie parametry techniczne są optymalnie dopasowane do długości, ciężaru i masy eksploatacyjnej autobusu oraz pozwalają na ich wieloletnią bezawaryjną eksploatację.

Odpowiedź na pytanie nr 58:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A w zakresie części A, pkt IX ppkt 5.

Załącznik nr 1A, część A, pkt IX, ppkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. W przypadku zastosowania silników w piastach kół, preferuje się autobus wyposażony w dwie osie napędowe.”.

Pytanie 59 (Zestaw VI pytanie 10):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania Dotyczące Autobusów, Pkt. IX. Silnik, pkt. 2.

Ze względu na oszczędności energii zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu z układem sterującym pracą silników wyposażonym w funkcję ograniczającą prędkość maksymalną autobusu do 75 km/h.

Odpowiedź na pytanie nr 59:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A w zakresie części A, pkt IX, ppkt 2.

Załącznik nr 1A, część A, pkt IX, ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Układ sterujący pracą silnika (silników) wyposażony w funkcję ograniczającą prędkość maksymalną autobusu do 75 km/h.”.

Pytanie 60 (Zestaw VI pytanie 11):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania Dotyczące Autobusów, Pkt. IX. Silnik, pkt. 3.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o potwierdzenie, że wymóg opisany w pkt. 3. „Silnik/i izolowany/ne akustycznie od przedziału pasażerskiego, osłony wykonane z materiałów ognioodpornych z łatwo demontowalnymi pokrywami obsługowymi”, dotyczy dostawców oferujących w autobusie silnik centralny.

Odpowiedź na pytanie nr 60:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A w zakresie części A, pkt IX, ppkt 3.

Załącznik nr 1A, część A, pkt IX, ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Silnik/i izolowany/ne akustycznie od przedziału pasażerskiego, osłony silnika centralnego (o ile występuje) wykonane z materiałów ognioodpornych, z łatwo demontowalnymi pokrywami obsługowymi.”

Pytanie 61 (Zestaw VI pytanie 12):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. X. Magazynowanie energii elektrycznej i system ładowania, pkt. 4.

Zwracamy się do Zamawiającego o dopuszczenie złącza plug-in do podłączenia ładowarki z lewej strony autobusu w odległości nie większej niż 3,1 m.

Odpowiedź na pytanie nr 61:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A w zakresie części A, pkt X, ppkt 4.

Załącznik nr 1A, część A, pkt X, ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Złącze plug-in do podłączenia ładowarki w przedniej części autobusu. Preferowane umiejscowienie - na ścianie czołowej – pod szybą. Dopuszczalne umiejscowienie – z lewej strony autobusu w odległości nie większej niż 3,1 m od ściany czołowej autobusu (pod warunkiem, zapewnienia możliwości podłączenia ładowarki zajezdniowej – długość kabli zasilających ładowarki dostosowana do jej usytuowania względem parkującego autobusu).”

Pytanie 62 (Zestaw VI pytanie 13):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. X. Magazynowanie energii elektrycznej i system ładowania, pkt. 8

Czy Zamawiający dopuści autobus, który nie ma wymaganego układu, ale dysponuje funkcją ładowania podtrzymującego, które (po osiągnięciu końca ładowania właściwego) dba o zachowanie optymalnego stanu akumulatorów, w tym również ich poziomu naładowania, dopóki sesja ładowania nie zostanie przerwana przez użytkownika (np. kierowcę, operatora systemu itd.) lub ładowarkę? Ładowanie podtrzymujące sprawia, że w produkowanych przez nas autobusach wymagany układ nie jest niezbędny do wygodnej eksploatacji pojazdów.

Odpowiedź na pytanie nr 62:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A w zakresie części A, pkt X, ppkt 8.

Załącznik nr 1A, część A, pkt X, ppkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8. Autobus wyposażony w układ umożliwiający wznowienie ładowania po obniżeniu poziomu naładowania akumulatorów powyżej określonej ustalonej wartości, bądź w funkcję ładowania podtrzymującego optymalny stan naładowania akumulatorów.”

Pytanie 63 (Zestaw VI pytanie 14):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. X. Magazynowanie energii elektrycznej i system ładowania, pkt. 9, ust. 2 i 3

- Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że zużycie chwilowe należy rozumieć jako zużycie średnie z ostatniego, stosunkowo krótkiego przejechanego odcinka.
- Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że dopuszczony system raportowania z poziomu aplikacji może całkowicie zastąpić licznik zużycia energii z punktu trzeciego, i że wtedy ten licznik nie jest wymagany.

Odpowiedź na pytanie nr 63:

Zamawiający potwierdza powyższe.



Pytanie 64 (Zestaw VI pytanie 15):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. X. Magazynowanie energii elektrycznej i system ładowania, pkt. 14. oraz Pkt. VIII. Ogrzewanie, wentylacja, pkt.5.

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

W przypadku wystąpienia nadmiernego grzania się pojedynczego ogniwa, następuje odłączenie całego paku baterii, gdy tylko wystąpi takie zagrożenie z informacją na pulpicie kierowcy.

Czy Zamawiający uzna powyższe rozwiązanie jako bezpieczne a fakt odcięcia poszczególnego paku baterii trakcyjnej wraz z informacją na pulpicie kierowcy jako równoważny do czujnika detekcji pożaru, który informuje o nieprawidłowościach na długo przed wystąpieniem pożaru?

Odpowiedź na pytanie nr 64:

Zamawiający uznaje zaproponowane rozwiązanie za równoważne w stosunku do wyposażenia pojazdu w czujnik detekcji pożaru.

Pytanie 65 (Zestaw VI pytanie 16):

Dotyczy: Załącznik nr 1 A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. XIV. Koła jezdne, pkt. 2.

Ze względu na ciągle panujące warunki pandemiczne, tj. przerwane łańcuchy dostaw i braki poszczególnych części do produkcji w tym opon, zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie w autobusie nowych opon nie starszych niż 18 miesięcy, licząc od daty odbioru przez Zamawiającego, homologowanych wg Regulaminu nr 54 EKG ONZ.

Światowi producenci i dostawcy opon za opony nowe uznają opony wyprodukowane na 24 m-ce przed rozpoczęciem ich użytkowania - eksploatacji.

Odpowiedź na pytanie nr 65:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A. Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, A. Wymagania dotyczące autobusów, Pkt. XIV. Koła jezdne, ppkt 2.

Załącznik nr 1A, część A, pkt XIV, ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Wszystkie opony jednej marki, typu i o jednakowym bieżniku. Na dzień dostawy autobusu opony nie starsze niż 78 tygodni.”

Pytanie 66 (Zestaw VI pytanie 17):

Dotyczy: Projekt Umowy, Par. 2, pkt. 3.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o odstąpienie od wymogu dostarczenia dokumentacji w wersji papierowej i ograniczenie tego wymogu do wersji elektronicznej oraz na nośnikach CD.

Odpowiedź na pytanie nr 66:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 67 (Zestaw VI pytanie 18):

Dotyczy: Specyfikacja Warunków Zamówienia, Rozdział XV. Sposób oraz termin składania ofert, Pkt. 3. Termin składania ofert, ppkt. 3.1.

Ze względu na okres urlopowy, planowane 2-3 tygodniowe przestoje fabryk w sierpniu, a jednocześnie konieczny wysoki poziom zaangażowania działów konstrukcji, logistyki i planowania produkcji zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o wydłużenie terminu składania ofert do dnia 15 września 2022 r.

Odpowiedź na pytanie nr 67:

Zamawiający zmienia termin składania i otwarcia ofert zgodnie z pkt II niniejszego pisma.

Pytanie 68 (Zestaw VI pytanie 19):

Dotyczy: Rozdział XVIII. Opis kryteriów oceny ofert wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert, pkt. 5. Ocena oferty w kryterium „parametry techniczno-użytkowe”, Tabela, pkt. 6. Silnik trakcyjny.

Zabudowa w autobusie silników w osiach przy piastach kół jest technologicznie lepszym rozwiązaniem. Silnik konstrukcyjnie jest bardzo wysokich parametrach technicznych, bez niepotrzebnej straty energii jak to ma miejsce w przypadku zastosowania silnika centralnego, pracuje ciszej, posiada bardzo dobry dostęp do obsługi serwisowej a także zapewnia lepsze i bardziej precyzyjne manewrowanie autobusem

W przypadku zabudowy w autobusie silnika centralnego ograniczona zostaje przestrzeń pasażerska, silnik przenosi naprężenia i wibracje bezpośrednio na kratownice, pracuje głośniejsze przez co wpływa bezpośrednio na gorszy komfort podróżowania pasażerów.

Z uwagi na powyższe zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o przyznanie takiej samej ilości punktów za zastosowanie silników trakcyjnych zabudowanych przy piastach kół tak jak za zastosowanie silnika centralnego

Odpowiedź na pytanie nr 68:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Dodatkowo Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zgodnie z pkt II niniejszego pisma

Pytanie 69 (Zestaw VII pytanie 1):

Wnosimy o zmianę §2 ust. 3: Umowy

a) Ppkt 1) ograniczenie ilości przekazywanych materiałów w wersjach papierowych – z 20 sztuk egzemplarzy papierowych – do 8 szt (równiej ilości autobusów), jakkolwiek jest ten punkt spójny z ilością szkolonych kierowców, to jednak należy wskazać, że z punktu widzenia ekonomicznego oraz ekologicznego byłoby bardziej uzasadnione przekazanie tych materiałów w formie elektronicznej, będzie też bardziej praktyczne, ponieważ plik w formie elektronicznej będzie mógł być otwarty przez pracownika na każdym posiadanym przez siebie urządzeniu, a dodatkowo – mało prawdopodobne jest, aby każda z osób naprawdę korzystała z papierowej wersji instrukcji obsługi pojazdu;

b) Ppkt 2 i 3 – rezygnację z wersji papierowych na rzecz 1 kpl obu elementów dokumentacji w wersji online z kosztem subskrypcji na okres udzielonej gwarancji całopojazdowej zawartym w cenie zamówienia; po okresie gwarancji decyzja co do kontynuacji subskrypcji odpłatnie czy też korzystania z wersji offline (na płytach CD/pendrive) należałaby do Zamawiającego; dokumentacja w wersji papierowej jest wydrukiem z wersji online, która podlega bieżącej aktualizacji; wydrukowana wersja praktycznie w momencie przekazania jej Zamawiającemu byłaby zatem nieaktualna. Ponadto wersja wydrukowana (1 kpl) składa się z dziesiątek tysięcy stron, co z punktu widzenia ekologii stanowi zaprzeczenie idei projektu, który realizuje Zamawiający.

Istnieje możliwość wydrukowania dowolnego fragmentu rzeczzonej dokumentacji w dowolnym czasie, tak więc Zamawiający w miarę potrzeby każdorazowo dysponowałby wybranym fragmentem dokumentacji w formie papierowej.

c) Biorąc pod uwagę postęp technologiczny prosimy o możliwość dostarczenia dokumentacji określonej w ppkt od 1 do 3 na nośnikach pendrive. Aktualnie dostarczane urządzenia elektroniczne nie posiadają już w większości czytników CD.

Odpowiedź na pytanie nr 69:

Ad. a) Zamawiający podtrzymuje wymagania we wskazanym zakresie.

Ad. b) Zamawiający podtrzymuje wymagania we wskazanym zakresie.

Ad. c) Zamawiający uznaje nośnik pendrive za równoważny z CD.

Pytanie 70 (Zestaw VII pytanie 2):

Jednocześnie Wykonawca wnosi o zmianę §2 ust 5 Umowy poprzez sprecyzowanie, że Wykonawca będzie zobowiązany do wymiany wadliwego przedmiotu zamówienia na nowy tylko w przypadku, gdy naprawa wadliwego elementu nie będzie możliwa – przepis ten jest niejasny i budzi wątpliwości interpretacyjne.

Odpowiedź na pytanie nr 70:

Zamawiający dokonuje zmiany § 2 ust. 5 Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowanych postanowień umowy.

Pytanie 71 (Zestaw VII pytanie 3):

Prosimy o wydłużenie okresu dostawy części zamiennych, wskazanego w §3 ust. 3 pkt 3) do 5 dni roboczych - z uwagi na fakt, że okres 3 dni jest często okresem transportu danych części z fabryki, stąd konieczne co najmniej dwa dni robocze, w celu zapewnienia odpowiedniego czasu na niezbędną logistykę.

Odpowiedź na pytanie nr 71:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 72 (Zestaw VII pytanie 4):

Jednocześnie zwracamy uwagę, że ust. 1 paragrafu 3 nie posiada punktu 6) zatem zasadny jest wniosek o wyjaśnienie, do którego to „ust 1 pkt 6)” odsyła to postanowienie Umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 72:

Zamawiający dokonuje zmiany §3 ust 3 pkt 2) Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowanych postanowień umowy, który otrzymuje brzmienie:

„2) W okresie gwarancji autobusów Wykonawca dostarczać będzie użytkownikowi, w ramach wynagrodzenia umownego, o którym mowa w §4 ust.1 pkt 1, wszelkie materiały i części zamienne, niezbędne do wykonania obsługi technicznych, napraw gwarancyjnych lub innych prac (przez inne prace rozumie się przede wszystkim czynności w zakresie kampanii i akcji serwisowych etc.) w terminie do 3 dni roboczych od momentu złożenia zamówienia za pośrednictwem faksu lub poczty elektronicznej, z zastrzeżeniem ust. 3 pkt. 6) niniejszej umowy. W przypadku nie dotrzymania przez Wykonawcę terminu dostawy, użytkownik ma prawo obciążyć Wykonawcę karami, zgodnie z postanowieniami zawartymi w niniejszej umowie.”

Pytanie 73 (Zestaw VII pytanie 5):

Prosimy o potwierdzenie, że w pojęciu „inne czynności zlecone przez Wykonawcę” używanym w postanowieniach §3 ust 3 nie mieszczą się czynności związane z naprawami powypadkowymi autobusu lub naprawami wykonywanymi poza warunkami gwarancji – Umowa wspomina, że te inne czynności to „akcje serwisowe” jednak konieczne jest doprecyzowanie tej kwestii.

Odpowiedź na pytanie nr 73:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 74 (Zestaw VII pytanie 6):

Wykonawca prosi o doprecyzowanie, że dopuszczalne będzie dla Zamawiającego udzielenie autoryzacji dla stacji obsługi z wyłączeniem kampanii serwisowych – bowiem co do zasady wykonanie określonych kampanii serwisowych ma miejsce w sytuacji, gdy konieczne jest zmodyfikowanie pojazdów w celu poprawienia bezpieczeństwa ich eksploatacji. Takie działanie ma charakter specjalistyczny i należy do kompetencji

producenta pojazdów i tego typu szczegółowe działania powinny być pozostawione Wykonawcy (producentowi).

Odpowiedź na pytanie nr 74:

Zamawiający dopuszcza wyłączenie kampanii serwisowych z autoryzacji udzielonej użytkownikowi pojazdów.

Pytanie 75 (Zestaw VII pytanie 7):

Prosimy o zmianę Umowy poprzez wykreślenie postanowienia §3 ust. 5 Umowy. Postanowienie to nie tylko dokonuje zrównania dwóch różnych reżimów odpowiedzialności ale też narusza zasadę proporcjonalności, opisaną w art. 16 ust. 3 prawa zamówień publicznych. Zwraca uwagę fakt, że okres udzielonej **gwarancji** jest kryterium, według którego dokonywana jest ocena złożonych przez Wykonawców ofert. Jednocześnie postanowienie §3 ust. 5 Umowy powoduje, że udzielając gwarancji na określony czas Wykonawca musi jednocześnie na ten sam element udzielić rękojmi. Tym samym Zamawiający wiąże zupełnie dwa niepowiązane reżimy odpowiedzialności, wymuszając na Wykonawcach udzielenie świadczenia, którego w innym wypadku Zamawiający by nie uzyskał. Dlatego też zasadne jest usunięcie wspomnianego zapisu umowy jako zbędnego oraz służącego nadużyciu pozycji Zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego

Odpowiedź na pytanie nr 75:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę proponowaną przez Wykonawcę.

Pytanie 76 (Zestaw VII pytanie 8):

Prosimy o sprecyzowanie co Zamawiający rozumie przez „zwłokę w dostarczeniu jakiegokolwiek asortymentu” opisaną w §5 ust. 2 pkt 3), obwarowaną karą umowną w wysokości 1 500 PLN za każdy dzień – potwierdzenia wymaga, że dostarczenie wyposażenia, które okaże się niekompletne lub wadliwe – co nie zostanie wykryte w toku przygotowania zamówienia do wydania – będzie skutkowało koniecznością jego uzupełnienia w określonym terminie i brak jakiegoś elementu wyposażenia nie będzie traktowany tożsamo jak brak dostarczenia całości.

Odpowiedź na pytanie nr 76:

Zamawiający wyjaśnia, że w Umowie nie wprowadza rozumienia pojęcia „zwłoki” w inny sposób niż ten, który wynika z Kodeksu cywilnego (art. 476 k.c.) i „zwłoka” dotyczy każdego asortymentu niezbędnego do prawidłowej realizacji przedmiotu umowy. Nie dotyczy to asortymentu, który niedostarczony nie powoduje, że Zamawiający (i Użytkownik) nie są w stanie korzystać z przedmiotu umowy.

Pytanie 77 (Zestaw VII pytanie 9):

Wnosimy o obniżenie kary umownej w pkt §5 ust. 2 pkt 9) do wysokości 300 złotych za każdy dzień kalendarzowy zwłoki. W ocenie Wykonawcy kara umowna w tożsamej wysokości jak za nieterminową dostawę części lub nieterminowe usunięcie usterki jest

wystarczająco dolegliwa i mobilizująca Wykonawcę, niezrozumiałe jest też zwiększenie tej kwoty w stosunku innych postanowień umowy – w sytuacji gdy nienależyte wykonanie Umowy będzie miało praktycznie tożsamy charakter.

Odpowiedź na pytanie nr 77:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 78 (Zestaw VII pytanie 10):

Prosimy o dodanie w §8 ust. 1 pkt 1) postanowienia, na mocy którego dopuszczalna będzie zmiana Umowy w przypadku wystąpienia niezależnych od Wykonawcy i nie przewidzianych przez żadną ze Stron okoliczności, które uniemożliwią wykonanie Umowy w terminie.

Odpowiedź na pytanie nr 78:

Zamawiający dokonuje zmiany Wzoru Umowy poprzez dodanie zapisów paragrafu umowy o sile wyższej.

Pytanie 79 (Zestaw VII pytanie 11):

Wnosimy o sprecyzowanie, że zwrot zabezpieczenia, opisany w §9 ust. 2 pkt 2) nastąpi po upływie podstawowego okresu gwarancji, opisanego w §3 ust. 1 Umowy, nie zaś po upływie szczegółowych okresów cząstkowych, wymienionych w podpunktach tego ustępu.

Odpowiedź na pytanie nr 79:

Zamawiający nie wyraża zgody na interpretację postanowień dotyczących zabezpieczenia w sposób wskazany przez Wykonawcę. Gwarancja zostanie zwrócona po upływie najdłuższego z okresów a nie po upływie podstawowego okresu.

Pytanie 80 (Zestaw VII pytanie 12):

Zał. nr 1A – OPZ, część B, pkt VI i VII

W ostatnim zdaniu pkt VI Zamawiający pisze: „- rękawice odporne na działanie kwasu,”

Natomiast pkt VII określa parametry rękawic i ich ilość.

Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga dodatkowo 40 kpl rękawic ponad wymagania pkt VII. Jeżeli nie prosimy o wykreślenie ostatniego zdania w pkt VI.

Odpowiedź na pytanie nr 80:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A w zakresie części B poprzez wykreślenie ostatniego zdania (zestaw rękawic gumowych ochronnych do 1 kV – 40 kpl) w pkt VI.

Pytanie 81 (Zestaw VII pytanie 13):

Załącznik A1 część B – Wymagania dotyczące wyposażenia pkt XV – schody jezdne z wyposażeniem

Prosimy o doprecyzowanie wymogów:

- jaka ma być minimalna wysokość, na której znajduje się platforma schodów drabinowych ?
- jaki ma być kąt pochylenia schodów drabinowych w stosunku do podłoża ?
- jaki ma być rodzaj zabezpieczenia dla wysunięcia z przodu – bramka czy zdejmowana poręcz?

Prosimy o wyjaśnienie znaczenie terminu „sicure stop”.

Odpowiedź na pytanie nr 81:

W załączniku A1 część B – Wymagania dotyczące wyposażenia pkt XV – schody jezdne z wyposażeniem, Zamawiający zawarł wymaganie aby dostarczone wyposażenie posiadało parametry nie gorsze od schodów systemu Faraone scala system. Opis podanego jako przykład systemu zawiera wszystkie wymagania Zamawiającego. Wysokość podestu jest regulowana.

Termin „sicur stop” (omyłkowo podano termin „sicure stop”) oznacza zastosowanie systemu uniemożliwiającego przesunięcie podestu podczas pracy

Pytanie 82 (Zestaw VII pytanie 14):

Dotyczy Załącznika nr 1A, część A, p. VIII, pp. 3

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym zasilanie układu ogrzewania po zakończeniu ładowania pochodzi z akumulatorów trakcyjnych jak również o wspomaganie układu ogrzewania przy niskich temperaturach dodatkowym urządzeniem grzewczym zasilanym paliwem płynnym.

Uzasadnienie

W oferowanych autobusach Wykonawca stosuje system, który w zależności od temperatury zewnętrznej oraz aktualnej temperatury płynu w układzie, w inteligentny sposób łączy źródła ciepła optymalnie z punktu widzenia zużycia energii i czasu osiągnięcia żądanej temperatury wnętrza autobusu. Wprowadzenie ograniczeń wymaganych przez Zamawiającego będzie mieć w przypadku oferowanych autobusów negatywny wpływ na całkowite zużycie energii na ogrzewania oraz na czas osiągnięcia wymaganej temperatury.

Odpowiedź na pytanie nr 82:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1A w zakresie części A, pkt VIII ppkt 3.

Załącznik nr 1A, część A, pkt VIII ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Układ ogrzewania powinien mieć możliwość pracy podczas postoju pojazdu w czasie ładowania akumulatorów pokładowych, zarówno poprzez ładowarkę plug-in jak również poprzez pantograf. Zasilanie układu ogrzewania powinno być pobierane ze złącza ładowania. Dotyczy to również pracy układu ogrzewania po naładowaniu układu przy załączonym złączu ładowania. Dopuszcza się, w celu zapewnienia odpowiedniej temperatury pracy akumulatorów, pobieranie energii z akumulatorów, przy jednoczesnym zapewnieniu ich ładowania.”

Dodatkowo Zamawiający wskazuje, że z treścią Załącznik nr 1A, część A, pkt VIII ppkt 5 dodatkowe urządzenie grzewcze, może pracować w trybie automatycznym.

Pytanie 83 (Zestaw VIII pytanie 1):

W załączniku 1C do SWZ w części WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA, Zamawiający pisze m.in. Stacje ładowania powinny posiadać modułową budowę, minimalna wielkość modułu 40 kW, a maksymalna 60 kW, aby uszkodzenie któregoś modułu ograniczyło jedynie moc ładowania, a nie wykluczyło ładowarki z użycia.

Zastosowane moduły winny być takie same jak w stacjach szybkiego ładowania.

Natomiast w części WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA Zamawiający pisze m.in. Stacja szybkiego ładowania powinna posiadać modułową budowę, minimalna wielkość modułu 40 kW, a maksymalna 50 kW, aby uszkodzenie któregoś modułu ograniczyło jedynie moc ładowania, a nie wykluczyło ładowarki z użycia.

Z analizy zapisów wyraźnie wynika, że intencją Zamawiającego jest maksymalne ograniczenie skutków ewentualnych awarii urządzeń ładujących, realizowane poprzez:

- wymóg konstrukcji modułowej,
- konieczność zastosowania tych samych modułów we wszystkich urządzeniach.

Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuści rozwiązanie polegające na zastosowaniu modułów o mocy 30kW? Prosimy również o ujednoczenie zapisów dotyczących zakresu mocy modułów dla obu rodzajów stacji ładowania.

Z obecnie produkowanych, moduły o mocy 30kW posiadają:

- najkorzystniejszą charakterystykę prądowo napięciową, co umożliwi efektywne wykorzystanie czasu ładowania zasobnika pojazdu,
- w przypadku awarii któregoś modułu, ładowarka, w której zastosowano moduły 30kW będzie dysponować większą mocą niż w przypadku awarii modułu 40kW.

Wydaje się, że zastosowanie modułów 30kW lepiej spełni intencje Zamawiającego niż zastosowanie modułów 40kW.

Odpowiedź na pytanie nr 83:

Zamawiający udzielił wyjaśnień w odpowiedzi na pytanie 30 (Zestaw III pytanie 20).

Pytanie 84 (Zestaw VIII pytanie 2):

W rozdziale VIII pkt 5. Zamawiający stawia warunek udziału w postępowaniu, dotyczący zdolności technicznej lub zawodowej Wykonawcy.

Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 (trzech) lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych wykonuje, dostawy obejmujące:

5.2. w ramach jednego kontraktu: 4 ładowarki o mocy minimum 200 kW w systemie ładowania poprzez pantograf (w tym dostawę co najmniej 2 sztuk w systemie ładowania pantografu odwróconego), potwierdzoną co najmniej trzymiesięcznym okresem eksploatacji.

Wydaje się, że do sformułowania wymagań dotyczących oceny zdolności technicznej lub zawodowej Wykonawców wkraść się błąd edycyjny. Nie znamy postępowania, w którym Zamawiający w ramach jednego kontraktu realizował stacje ładowania pantografowego z różnymi rodzajami pantografów. Rodzaj pantografu, w który wyposażona jest stacja ładowania musi być odpowiedni do zastosowanego w autobusach, eksploatowanych na danym obszarze. Pantograf jest elementem peryferyjnym, narzuconym przez eksploatowane autobusy i produkowany przez wyspecjalizowane w tym zakresie firmy. O zdolności technicznej lub zawodowej Wykonawcy świadczy terminowa realizacja bezawaryjnych stacji ładowania dużej mocy, a nie rodzaj zastosowanego w nich pantografu. Zastosowany rodzaj pantografu nie zależy od Wykonawcy i nie powinien być przedmiotem oceny Wykonawcy.

Czy Zamawiający dopuści następujące brzmienie pkt 5.2.?

5.2. w ramach jednego kontraktu: 4 ładowarki o mocy minimum 200 kW w systemie ładowania poprzez pantograf, potwierdzoną co najmniej trzymiesięcznym okresem eksploatacji.

Odpowiedź na pytanie nr 84:

Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zgodnie z pkt II niniejszego pisma.

Pytanie 85 (Zestaw IX pytanie 1):

Zamawiający w Rozdziale XVIII. SWZ Opis kryteriów oceny napisał:

6. Ocena oferty w kryterium „Parametry ekologiczne”:

Ocenie będzie podlegać wskazane w Formularzu jednostkowe zużycie energii oferowanego typu autobusu zmierzone w cyklu jazdy zgodnym z procedurą badawczą SORT (Standardised On-Road Test) opracowaną przez UITP w cyklu badawczym SORT-2. Wartość zużycia energii musi być potwierdzona stosownym przedmiotowym środkiem dowodowym tj. dokumentem wydanym przez jednostkę badawczą, upoważnioną do przeprowadzania takich pomiarów. Jeśli zużycie energii zostało w dokumencie wyrażone w kWh/100 km, wynik należy przeliczyć na kWh/km poprzez podzielenie przez 100. W celu dokonania porównania i oceny ofert w tym kryterium przeliczenia jednostki miary z kWh/100km na kWh/km będą prowadzone z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku. Zostanie zastosowana metoda zaokrąglania polegająca na tym, że cyfry od 0 do 4 zostaną zaokrąglone w dół, a cyfry od 5 do 9 zostaną zaokrąglone w górę.

Sposób oceny:

W przypadku gdy Wykonawca:

1) Zaoferuje wartość jednostkową zużycia energii mniejszą lub równą 1,25 wartości minimalnej (Zmin) spośród ofert wszystkich Wykonawców, oferta otrzyma w tym kryterium liczbę punktów wg następującego wyliczenia:

$$A = 10 - 40 * ((zx - zmin) / zmin)$$

gdzie:

A – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach kryterium „Parametry ekologiczne”

zx – zużycie energii przez autobus oferowany w badanej ofercie (w kWh/km)

zmin – najniższe zużycie energii przez autobus oferowany pośród ofert wszystkich Wykonawców (w kWh/km)

2) Zaoferuje wartość jednostkową zużycia energii większą niż 1,25 wartości minimalnej (Zmin), oferta otrzyma w tym kryterium 0 pkt.

3) Nie wypełni w Formularzu oferowanej wartości jednostkowej zużycia energii i jednocześnie:

– załączy do oferty Raport Techniczny z wynikami testu SORT 2 (przedmiotowy środek dowodowy,

o którym mowa w Rozdziale V pkt 1.1. SWZ) – wówczas Zamawiający poprawi Formularz na podstawie art. 223 ust. 2 pkt 3 Ustawy, jako inną omyłkę polegającą na niezgodności oferty z dokumentami zamówienia, niepowodującą istotnych zmian w treści oferty, uzupełniając dane na podstawie załączonego do oferty Raportu Technicznego z wynikami testu SORT,

– nie załączy do oferty Raportu Technicznego z wynikami testu SORT 2 – oferta otrzyma w tym kryterium 0 pkt.

Wykonawca oferujący autobus o najniższym zużyciu energii wyrażonej w kWh/km (zmin) otrzyma maksymalną liczbę punktów tj. 10 pkt.

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę kryterium oceny ofert w zakresie „Parametrów ekologicznych”

Przy obecnych kryteriach oceny ofert dotyczących zużycia energii oferta z niewiele gorszym, wyższym zużyciem energii od 1,25kWh/km o tylko 0,01 l/100 km traci, aż 10 punktów, co przesądza o przegranej w niniejszym przetargu.

Zwracamy z wnioskiem o wprowadzenia przyznawania punktacji zgodnie z poniższym:

<i>Punkty zostaną przyznane wg następujących zasad:</i>	
<i>Zużycie energii elektrycznej do 1,25 kWh/km (włącznie)</i>	<i>10,0</i>
<i>Zużycie energii elektrycznej powyżej 1,25 kWh/km do 1,30 kWh/km (włącznie)</i>	<i>8,0</i>
<i>Zużycie energii elektrycznej powyżej 1,30 kWh/km do 1,35 kWh/km (włącznie)</i>	<i>5,0</i>
<i>Zużycie energii elektrycznej powyżej 1,35 kWh/km</i>	<i>0,0</i>

Powyższy sposób przyznawania punktacji wpływa na zwiększenie konkurencji w niniejszym postępowaniu, pozwala na zrównanie szans co spowoduje, że Wykonawcy będą musieli konkurować ceną dzięki czemu Zamawiający otrzyma korzystne dla niego oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 85:

Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zgodnie z pkt II niniejszego pisma.

Pytanie 86 (Zestaw IX pytanie 2):

Zamawiający w SWZ, Rozdział VIII, pkt 5 napisał:

1.5. dokument potwierdzający spełnianie przez oferowany autobus wymagań określonych w Regulaminie nr 66 EKG ONZ w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (Dz.U. UE L84 z 30.03.2011, s.1).

Prosimy o potwierdzenie, że na potwierdzenie spełnienia ww. warunku Zamawiający wymaga załączenia do oferty dokumentu typu homologacja lub certyfikat wystawionego przez zewnętrzną jednostkę upoważnioną do wykonywania tego typu badań, tak jak Zamawiający wymaga przy dokumencie SORT:

„1.1. Raport Techniczny z wynikami testu SORT 2, wykonany przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą upoważnioną do wykonywania takiego testu;”

Odpowiedź na pytanie nr 86:

Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zgodnie z pkt II niniejszego pisma.

Dodatkowo Zamawiający informuje, że w przypadku zadeklarowania przez Wykonawcę, iż oferowany autobus spełnia wymagania Regulaminu nr 66 EKG ONZ w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich, wymagane jest potwierdzenie spełnienia ww. warunku poprzez załączenie do oferty dokumentu typu homologacja (o ile jest w niej informacja w tym zakresie) lub certyfikat wystawiony przez zewnętrzną jednostkę upoważnioną do wykonywania tego typu badań (zgodnie z Rozdziałem V pkt 1.5. SWZ).

Pytanie 87 (Zestaw IX pytanie 3):

Zwracamy się z wnioskiem o przesunięcie terminu składania ofert nie wcześniej niż na dzień 16 września 2022 r. Prośba Wykonawcy wynika z dodatkowego czasu potrzebnego na uzyskanie ofert od poddostawców; ze względu na okres urlopowy oczekiwanie na oferty uległo wydłużeniu. Przedłużenie terminu składania ofert umożliwi wykonawcom złożenie większej ilości konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź na pytanie nr 87:

Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zgodnie z pkt II niniejszego pisma.

Pytanie 88 (Zestaw IX pytanie 4):

Zamawiający w Rozdziale XVIII SWZ, pkt 5 napisał:

„Warunek udziału w postępowaniu dotyczący zdolności technicznej lub zawodowej. Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 (trzech) lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych wykonuje, dostawy obejmujące:

5.1. w ramach jednego lub kilku kontraktów: 4 sztuki fabrycznie nowych autobusów elektrycznych niskopodłogowych (100% niskiej podłogi), o długości od 17,5 m do 18,75 m;

5.2. w ramach jednego kontraktu: 4 ładowarki o mocy minimum 200 kW w systemie ładowania poprzez pantograf (w tym dostawę co najmniej 2 sztuk w systemie ładowania pantografu odwróconego), potwierdzoną co najmniej trzymiesięcznym okresem eksploatacji.

1. Zwracamy się z wnioskiem o wyrażenie zgody aby na potwierdzenie warunków udziału w postępowaniu Wykonawca mógł wykazać się dostawami ładowarek również w ramach kilku kontraktów, zgodnie z postawionym warunkiem z punktu 5.1 dotyczącym dostaw autobusów, w tym w jednym kontrakcie co najmniej 2 sztuk w systemie ładowania pantografu odwróconego.
2. Dodatkowo zwracamy się z wnioskiem aby Zamawiający wydłużył termin okres wskazania dostaw z 3 (trzech) lat na 5 (pięć) lat.

Odpowiedź na pytanie nr 88:

Zamawiający dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia zgodnie z pkt II niniejszego pisma.

Pytanie 89 (Zestaw IX pytanie 5):

Zamawiający w Projekcie umowy § 5 ust. 2 napisał:

10) za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy - w wysokości 20% wynagrodzenia netto, o którym mowa w § 4 ust. 1 niniejszej umowy.

1. Zwracamy uwagę na niekorzystny zapis dot. odstąpienia, które może nastąpić w przypadku każdego naruszenia postanowień niniejszej umowy przez Wykonawcę, choćby nieistotnego. Zwracamy się z wnioskiem o enumeratywne wskazanie przypadków, w których odstąpienie może nastąpić.
2. Zwracamy się z wnioskiem aby kara umowna była liczona od wynagrodzenia w zakresie jakim doszło do odstąpienia, a nie całości wynagrodzenia.
3. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kary umowy za odstąpienie od umowy do 10%.
4. Wnosimy o równe traktowanie stron i wprowadzenie kary umownej płatnej Wykonawcy za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 89:

Zamawiający nie wyraża zgody na wprowadzenie zmiany zaproponowanej przez Wykonawcę.

Pytanie 90 (Zestaw IX pytanie 6):

Zamawiający w Projekcie umowy §5 napisał:

§5.

1. (...)

2. Zamawiający nałoży na Wykonawcę następujące kary umowne:

1) za zwłokę Wykonawcy w realizacji dostawy każdego z autobusów, w stosunku do terminu określonego w § 2 ust. 1 niniejszej umowy - w wysokości 3 000,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień opóźnienia i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;

2) za przekroczenie przez Wykonawcę terminu usunięcia usterek, o którym mowa w §2 ust. 5) - w wysokości 1 000,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki i w stosunku do każdego z pojazdów, których zwłoka dotyczy, z zastrzeżeniem, że naliczanie kar na zasadach opisanych w niniejszym punkcie, nastąpi zarówno, gdy sytuacja będzie dotyczyć usunięcia usterek wskazanych w protokole wstępnym i/lub końcowym;

3) za zwłokę w realizacji dostawy jakiegokolwiek asortymentu stanowiącego wyposażenie, o którym mowa w §1 ust. 1 pkt. 2), w stosunku do terminu określonego w §2 ust. 1 niniejszej umowy, a także za zwłokę w realizacji jakiegokolwiek szkolenia, o którym mowa w niniejszej umowie - w wysokości 1 500,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;

4) (...)

5) (...)

6) (...)

7) za zwłokę Wykonawcy w realizacji dostawy każdej z ładowarek wolnych, w stosunku do terminu określonego w niniejszej umowie - w wysokości 1 000,00 PLN za każdy dzień kalendarzowy opóźnienia;

8) (...)

9) (...)

Łączny limit kar, o których mowa w ust. 2 pkt 1) – 6) niniejszego paragrafu, będzie wynosić 20% maksymalnego łącznego wynagrodzenia netto Wykonawcy, o którym mowa w §4 ust. 1 niniejszej umowy.

1. Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie wysokości kar umownych na następujące:

§5.

1. (...)

2. Zamawiający nałoży na Wykonawcę następujące kary umowne:

1) za zwłokę Wykonawcy w realizacji dostawy każdego z autobusów, w stosunku do terminu określonego w § 2 ust. 1 niniejszej umowy - w wysokości 1 500,00 PLN, za każdy

kalendaryzowany dzień opóźnienia i w stosunku do każdego z opóźnionych pojazdów, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;

2) za przekroczenie przez Wykonawcę terminu usunięcia usterek, o którym mowa w §2 ust. 5) - w wysokości 500,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki i w stosunku do każdego z pojazdów, których zwłoka dotyczy, z zastrzeżeniem, że naliczanie kar na zasadach opisanych w niniejszym punkcie, nastąpi zarówno, gdy sytuacja będzie dotyczyła usunięcia usterek wskazanych w protokole wstępnym i/lub końcowym;

3) za zwłokę w realizacji dostawy jakiegokolwiek asortymentu stanowiącego wyposażenie, o którym mowa w §1 ust. 1 pkt. 2), w stosunku do terminu określonego w §2 ust. 1 niniejszej umowy, a także za zwłokę w realizacji jakiegokolwiek szkolenia, o którym mowa w niniejszej umowie - w wysokości 7000,00 PLN, za każdy kalendarzowy dzień zwłoki, przy czym zapłata kar umownych nie zwalnia Wykonawcy od obowiązku realizacji umowy;

4) (...)

5) (...)

6) (...)

7) za zwłokę Wykonawcy w realizacji dostawy każdej z ładowarek wolnych, w stosunku do terminu określonego w niniejszej umowie - w wysokości 500,00 PLN za każdy dzień kalendarzowy opóźnienia;

8) (...)

9) (...)

2. Dodatkowo wykonawca wnosi o dokonanie zmiany w Projekcie umowy poprzez zastąpienie każdorazowo słów: „opóźnienia” słowami: „zwłoki” oraz „zwłoka”.

Jako uzasadnienie dla proponowanej zmiany Wykonawca podaje, że opóźnienie oraz zwłoka to pojęcia odrębnie rozumiane w prawie cywilnym. Opóźnienie jest przekroczeniem terminu o charakterze prostym, sanującym odpowiedzialność dostawcy/sprzedawcy za sam fakt przekroczenia terminu, bez uwzględnienia w takim przypadku czynnika zawinienia bądź wpływu podmiotów trzecich na fakt niedostarczenia przedmiotu zamówienia w terminie. W ocenie Wykonawcy zasadne jest wprowadzenie kar umownych za zwłokę w terminie dostawy, co będzie postanowieniem zasadnym z punktu widzenia zapewnienia ekwiwalentności świadczeń stron, a także postanowieniem elastycznym i uwzględniającym słuszne interesy obu stron umowy.

W ocenie Wykonawcy, wyżej wymienione kary umowne są wysokie. Wykonawca zdaje sobie sprawę, że w reżimie zamówień publicznych to Zamawiający, jako gospodarz postępowania określa szczegółowe warunki kontraktowe, a zasada swobody umów wynikająca z art. 3531 KC, doznaje istotnego ograniczenia. Niemniej jednak uprawnienie zamawiającego do jednostronnego kształtowania warunków przyszłej umowy nie może mieć charakteru absolutnego. Zamawiający nie powinien bowiem tracić z pola widzenia celu obciążania wykonawcy karami umownymi, które to kary stanowią surogat odszkodowania należnego z tytułu niewykonania bądź nienależytego wykonania umowy.

Pragniemy wskazać, że wygórowane kary umowne przekładają się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów. Wykonawca racjonalnie kalkulujący cenę

ofertową musi bowiem uwzględnić w tej cenie nie tylko koszty wytworzenia przedmiotu umowy i zakładany zysk, ale również wszelkie ryzyka związane realizacją danego zamówienia, w tym zastrzeżone przez Zamawiającego kary umowne. **Zawyżanie ceny ofertowej w związku z przeliczeniem nieproporcjonalnie wysokich kar na wykonawców doprowadzić może do nieefektywnego wydatkowania środków publicznych przez Zamawiającego** bądź wręcz do konieczności unieważnienia postępowania, na skutek zaoferowania ceny w wysokości przewyższającej kwotę, jaką Zamawiający przeznaczył na sfinansowanie zamówienia.

Ponadto kara umowna, której wartość nie koresponduje z wysokością szkody, jaką może ponieść Zamawiający prowadzi do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego kosztem wykonawcy. Podkreślenia wymaga, że **kara umowna, jako surogat odszkodowania, powinna zmierzać do naprawienia szkody wyrządzonej Zamawiającemu** z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania świadczenia niepieniężnego, a nie stanowić dla niego źródło dodatkowego zysku. **Za niedopuszczalne należy zatem uznać takie kształtowanie wysokości kar umownych które nie jest racjonalnie powiązane z możliwym uszczerbkiem po stronie Zamawiającego.** W tym kontekście kary umowne powinny być określone w wysokości adekwatnej do ewentualnej szkody, tak aby mogły spełniać swoje funkcje, a nie zniechęcać wykonawców do brania udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

Obowiązek proporcjonalnego kształtowania postanowień umownych w ramach zamówień publicznych został podkreślony zarówno w **Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych** (patrz: str. 55, Koncepcji nowego Prawa Zamówień Publicznych, czerwiec 2018, pod adresem:

https://www.uzp.gov.pl/_data/assets/pdf_file/0029/36875/Koncepcja_nowego_prawa_zamowien_publicznych.pdf) jak i w uzasadnieniu do projektu² aktualnie obowiązującej ustawy Prawo zamówień publicznych, gdzie wskazuje się, że:

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

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

² Uzasadnienie do rządowego projektu ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych, VIII kadencja, druk sejm. nr 3624

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

Odpowiedź na pytanie nr 90:

Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie wysokości kar do wysokości zaproponowanych przez wykonawcę. Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1 – Projektowanych postanowień umowy poprzez zastąpienie słów „opóźnienie” na „zwłoka”.

Pytanie 91 (Zestaw IX pytanie 7):

Zamawiający w Projekcie umowy §7 napisał:

1. W imieniu Zamawiającego osobą (osobami) upoważnioną (-nymi) do kontaktów z Wykonawcą, w sprawach związanych z realizacją niniejszej umowy w czasie jej obowiązywania, w tym również osobą (osobami) upoważnioną (-nymi) do podpisywania protokołów odbioru oraz protokołów usterek jest:

- 1) w sprawach związanych z realizacją niniejszej umowy w czasie jej obowiązywania:

..... , nr tel.:, e-mail:

..... , nr tel.:, e-mail:

2) do odbioru tramwajów oraz okresu gwarancji i rękojmi Zamawiający wyznaczyć może osobę inną, niż wymieniona w pkt 1) lub też zespół osób.

Zamawiający planuje uzyskać dofinansowanie ze środków unii europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 dla projektu "Kompleksowy program integracji sieci niskoemisyjnego transportu publicznego w metropolii łódzkiej wraz z zakupem taboru do obsługi trasy W-Z oraz innych linii komunikacyjnych i modernizacją zajezdni tramwajowej w Łodzi" Wykonawca zobowiązany jest oznaczać dokumenty dotyczące realizacji Umowy zgodnie z odpowiednimi wytycznymi programowymi obowiązującymi w ramach Perspektywy finansowej 2014-2020.

Prosimy o weryfikację powyższych zapisów odnośnie tramwajów i korektę paragrafów umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 91:

Zamawiający dokonuje zmiany brzmienia tego paragrafu Projektowanych postanowień umowy.

Pytanie 92 (Zestaw IX pytanie 8):

Zamawiający w Projekcie umowy §2 ust. 3 napisał, że wymaga dostarczenia dokumentacji w wersji papierowej i elektronicznej, na nośnikach CD.

1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza również dostarczenie wersji elektronicznej dokumentacji na nośnikach pamięci typu „Pendrive”.
2. Czy Zamawiający zgodzi się na zastąpienie formy papierowej dokumentacji i na płytach CD dostępem (nieodpłatnym) do serwerów, na których umieszczona jest dokumentacja + 1szt. instrukcja kierowcy w wersji papierowej / każdy autobus? Takie rozwiązanie jest bardziej ekonomiczne i ekologiczne (utyliczacja nieaktualnych płyt CD/nośników, zmniejszenie ilości drukowanego papieru). Nowe laptopy i komputery nie posiadają napędów optycznych CD dostęp online gwarantuje wgląd do najaktualniejszej wersji dokumentacji. Dokumentacja udostępniana online pozwoli zlikwidować, albo ograniczyć do minimum problemy związane z różnorodnością aplikacji systemowych posiadanych przez klientów.

Odpowiedź na pytanie nr 92:

Ad. 1. Zamawiający potwierdza, że w zamian za nośnik CD akceptowany jest nośnik typu Pendrive.

Ad. 2. Zamawiający nie wyraża zgody na zastąpienie formy papierowej dokumentacji i na płytach CD dostępem (nieodpłatnym) do serwerów.

Pytanie 93 (Zestaw IX pytanie 9):

Zamawiający w paragrafie 8 Projektu umowy opisuje dopuszczone zmiany umowy.

Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych zmian umowy w następujących przypadkach:

- *zmiany terminu realizacji przedmiotu umowy, na skutek zmiany uwarunkowań produkcyjnych po stronie wykonawcy lub możliwości finansowych po stronie Zamawiającego,*
- *zmiany terminu realizacji przedmiotu umowy, na skutek siły wyższej, w tym katastrofalnym działaniem przyrody, zaburzeniami życia zbiorowego (działania zbrojne, ataki terrorystyczne, użycie sił militarnych i policyjnych, strajki, lokauty, itp.) albo innymi niezależnymi okolicznościami,*
- *wszelkich zmian umowy, których nie można było przewidzieć w chwili zawarcia niniejszej umowy, a mających charakter zmian nieistotnych, tzn. takich, o których wiedza na etapie postępowania o udzielenie zamówienia nie wpłynęłaby na krąg podmiotów ubiegających się o to zamówienie lub na wynik postępowania.*

Swoją prośbę wykonawca motywuje wspólnym interesem tak Zamawiającego jak i wykonawcy.

Bez wprowadzenia wyżej zaproponowanej zmiany ewentualna modyfikacja postanowień umowy będzie praktycznie niemożliwa ze względu na ograniczenia stawiane przez Prawo Zamówień Publicznych to nawet w przypadku woli zmiany umowy wyrażonej przez Zamawiającego. Stąd wniosek i prośba o zmianę §8 w sposób, który przyczyni się do

umożliwienia ewentualnych rozmów pomiędzy Zamawiającym a wykonawcą w trakcie wykonywania umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że taka redakcja zapisu w żadnej mierze nie obliguje Zamawiającego do wyrażania zgody na ewentualne zmiany umowy i pozostanie to nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 93:

Zamawiający wprowadza zmianę do Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowanych postanowień umowy poprzez dodanie paragrafu o sile wyższej.

Pytanie 94 (Zestaw IX pytanie 10):

Zamawiający w Projekcie umowy w §3 ust. 5 napisał:

5. Strony ustalają, iż okres rękojmi za wady fizyczne w stosunku do każdego z dostarczonych pojazdów ustalony zostanie tożsamo z zakresem i terminem gwarancji określonym w ust. 1 niniejszego paragrafu oraz terminami szczegółowymi określonymi w ust. 1 pkt 1 – 6 niniejszego paragrafu.

1. Prosimy o wyjaśnienie ile będzie wynosił okres rękojmi? Czy okres rękojmi będzie równy najdłuższemu z zaoferowanych okresów gwarancji?
2. Z perspektywy Wykonawcy, wymóg Zamawiającego powoduje powstanie znacznej odpowiedzialności i potencjalnych ryzyk niż w przypadku rękojmi z ustawowym okresem obowiązywania. Zgodnie bowiem art. 568 kodeksu cywilnego kupujący może żądać obniżenia ceny lub odstąpić od umowy w przypadku, gdy sprzedający nie usunie niezwłocznie wady poprzez naprawę lub wymianę produktu na nowy, a także gdy rzecz była już wymieniana lub naprawiana i niekoniecznie z tego samego powodu. Oznacza to, że przez okres rękojmi Wykonawca musi liczyć się z ryzykiem odstąpienia od umowy przez Zamawiającego. Powoduje to istnienie bardzo dużego ryzyka po stronie Wykonawcy, które będzie musiało zostać w kalkulowane w cenę, prowadząc do jej podwyższenia. Zamawiający dodatkowo punktuje wydłużone okresy gwarancji, za zadeklarowane 72 miesiące można otrzymać maksymalną ilość punktów. Dlatego też, wnosimy o zmniejszenie odpowiedzialności za przedmiot umowy z tytułu rękojmi za wady do 24 miesięcy od daty podpisania protokołu odbioru autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 94:

Ad. 1. Zamawiający informuje, że okres rękojmi będzie tożsamy z okresem gwarancji na zasadach wskazanych w § 3 ust. 1 pkt 1-7 Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowanych postanowień umowy.

Ad. 2. Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 95 (Zestaw IX pytanie 11):

Zamawiający w Projekcie umowy w § 3 ust. 4 pkt 1 napisał o prawie do waloryzacji wynagrodzenia.

Pokrywanie kosztów wykonanych przez użytkownika usług technicznych, napraw gwarancyjnych i innych czynności zleconych przez Wykonawcę będzie odbywać się według poniższych zasad.

1) Strony ustalają wartość jednej roboczogodziny użytkownika i Wykonawcy na kwotę 140,00 zł netto, plus podatek VAT. Każda ze Stron umowy ma prawo do wnioskowania o waloryzację kwoty roboczogodziny według następujących zasad: kwota roboczogodziny będzie 1 raz w roku waloryzowana o ostatni opublikowany wskaźnik podawany Komunikatem Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w sprawie średniorocznego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w roku poprzedzającym ogłoszenie (o ile z wnioskiem o waloryzację wystąpi którakolwiek ze Stron), przy czym pierwsza waloryzacja ceny może nastąpić nie wcześniej niż po upływie 12 miesięcy od zawarcia niniejszej umowy i obowiązywać będzie od pierwszego dnia następnego miesiąca kalendarzowego.

Czy w związku ze wzrostem poziomu cen w ostatnim roku i spodziewanym dalszym wzrostem, Zamawiający przewiduje wprowadzenie do umowy klauzuli waloryzacyjnej polegającej na zmianie wynagrodzenia Wykonawcy za całość umowy, zależnej od zmiany warunków rynkowych wpływających na koszt wykonania umowy, w tym zmiany cen materiałów lub kosztów wykonania umowy, a także kosztów wynagrodzeń. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie możliwości zmiany wysokości wynagrodzenia na podstawie wyżej wymienionych zmian warunków rynkowych.

Odpowiedź na pytanie nr 95:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie 96 (Zestaw IX pytanie 12):

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

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebiegu w km
- Odległość trasa – zajezdnia
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
- Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem

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

Odpowiedź na pytanie nr 96:

Zamawiający udzielił wyjaśnień w odpowiedzi na pytanie nr 4 (Zestaw II pytanie 3).

Pytanie 97 (Zestaw IX pytanie 13):

Zamawiający w załącznikach do SWZ, w szczególności w opisach przedmiotu zamówienia pisze, o rozwiązaniach preferowanych i zalecanych.

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniach preferowanych lub zalecanych Zamawiający ma na myśli rozwiązania „mile widziane” a nie obligatoryjnie wymagane.

Odpowiedź na pytanie nr 97:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 98 (Zestaw IX pytanie 14):

Zamawiający w załączniku nr 1A do SWZ, punkt II.11 tabeli napisał:

11. Malowanie zewnętrzne zgodnie z kolorystyką obowiązującą u Zamawiającego. Kolory: czerwony RAL 3003, żółto - złoty RAL 1004 oraz zielony RAL 6024. Dokładny opis rozmieszczenia w/w kolorow zostanie uzgodniony po podpisaniu umowy.

Prosimy, aby kolor RAL9010 był również przedmiotem dyskusji rozmieszczenia kolorów na poszyciu zewnętrznym autobusu. Wykonawca ma na myśli przede wszystkim dach lub/i elementy zabudowane na dachu. W autobusach elektrycznych wskazane jest aby powierzchnia dachu jak i elementów znajdujących się na dachu była w kolorze białym, chroni to pojazd przed nadmiernym nagrzewaniem elementów.

Odpowiedź na pytanie nr 98:

Zamawiający dokonuje zmiany w załączniku nr 1A do SWZ, pkt II ppkt 11.

Załącznik nr 1A do SWZ, pkt II ppkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11. Malowanie zewnętrzne zgodnie z kolorystyką obowiązującą u Zamawiającego. Kolory: czerwony RAL 3003, żółto - złoty RAL 1004 oraz zielony RAL 6024 (nie dotyczy dachu pojazdu). Dokładny opis rozmieszczenia w/w kolorów zostanie uzgodniony po podpisaniu umowy.”

Pytanie 99 (Zestaw IX pytanie 15):

Zamawiający w załączniku nr 1B do SWZ, punkt V napisał:

V. Kasowniki

1. Kasowniki biletów papierowych w ilości równej ilości drzwi – 3 szt., rozmieszczonych w pobliżu drzwi, wg uzgodnień z Zamawiającym, po podpisaniu umowy. Wymagane jest dostarczenie protokołów komunikacyjnych umożliwiających podłączenie kasownika do dowolnej jednostki sterującej.

Prosimy o potwierdzenie ilości kasowników. Zgodnie z informacją "w ilości równej ilości drzwi" – czy ilość kasowników będzie wynosić 4 sztuki?

Odpowiedź na pytanie nr 99:

Zamawiający dokonuje zmiany w załączniku nr 1B do SWZ, pkt V Zdanie pierwsze.

Załącznik nr 1B do SWZ, pkt V zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Kasowniki biletów papierowych w ilości równej ilości drzwi – 4 szt., rozmieszczonych w pobliżu drzwi, wg uzgodnień z Zamawiającym, po podpisaniu umowy.”

Pytanie 100 (Zestaw IX pytanie 16):

W Zał. 3 do SWZ, par. 4 ust. 2 napisał:

Zamawiający zastrzega sobie prawo odstąpienia od zakupu któregośkolwiek z elementów wyposażenia, o którym mowa w §1 ust. 1 pkt 2) niniejszej umowy, w przypadku stwierdzenia, że dany element jest w posiadaniu Zamawiającego lub posiadane przez Zamawiającego wyposażenie jest wystarczające do obsługi pojazdów będących przedmiotem zamówienia i pozwala na odstąpienie od zakupu któregośkolwiek z elementów wyposażenia. Ewentualna decyzja o odstąpieniu od zakupu któregośkolwiek z elementów wyposażenia, zostanie podjęta przez Zamawiającego, po uprzedniej konsultacji z Wykonawcą, w terminie 8 m-cy od podpisania umowy.

Prosimy o informację jakie wyposażenie posiada Zamawiający w ramach wyposażenia specjalnego/diagnostycznego do obsługi pojazdów.

Odpowiedź na pytanie nr 100:

Zamawiający dokonuje zmiany § 4 ust. 2 Załącznika nr 2 do SWZ – Projektowanych postanowień umowy.

Pytanie 101 (Zestaw IX pytanie 17):

W Zał. 3 do SWZ, par. 3 ust. 1 Zamawiający napisał:

Każdy z oferowanych autobusów jest objęty miesięczną gwarancją (bez limitu kilometrów), z następującymi wyjątkami:

1) akumulatory trakcyjne: gwarancja miesiące;

1.1. Żywotność baterii trakcyjnych jest obliczana na podstawie wielu parametrów eksploatacyjnych m.in. okresu użytkowania oraz średniego, planowanego przebiegu rocznego. Ograniczenie gwarancji na baterie trakcyjne jedynie poprzez kryterium czasowe może mieć wpływ na końcową cenę oferty. Dlatego prosimy o dodanie również maksymalnego limitu przebiegu rocznego dla pojazdów objętych postępowaniem.

1.2. Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego, o których mowa w tym postanowieniu, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.

1.3. Prosimy o potwierdzenie, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie nr 101:

Ad. 1.1. Zamawiający informuje, że maksymalny limit przebiegu rocznego to 75 tys. km.

Ad. 1.2. Zamawiający potwierdza powyższe.

Ad. 1.3. Zamawiający nie potwierdza powyższego.

Pytanie 102 (Zestaw IX pytanie 18):

W Zał. 3 do SWZ, par. 3 ust. 5 Zamawiający napisał:

pióra wycieraczek, szkło przy uszkodzeniach mechanicznych, a także niewadliwe elementy układu zawieszenia pojazdu i układu hamulcowego, podlegające normalnemu zużyciu na skutek eksploatacji pojazdu - nie podlegają gwarancji.

1.1. Prosimy o doprecyzowanie, że wyłączeniem podlegają amortyzatory, klocki hamulcowe, tarcze hamulcowe oraz miechy w ramach normalnego zużycia.

1.2. Czy Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji:

a) materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak:

- bezpieczniki,
- diody LED, żarówki, świetlówki,
- akumulatory (poza wadami fabrycznymi),
- wkłady filtrów,
- paski klinowe,
- oleje smary i płyny eksploatacyjne,

b) napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie.

Wykonawca nie jest w stanie określić kosztów skutków napraw wynikających z powyższych uszkodzeń.

Odpowiedź na pytanie nr 102:

Ad. 1.1. W opinii Zamawiającego zapis jest wystarczająco precyzyjny.

Ad. 1.2.lit. a) Zamawiający potwierdza powyższe w zakresie wkładów filtrów oraz olejów, smarów i płynów eksploatacyjnych (nie dotyczy nieszczelności układu).

Ad. 1.2. lit. b) Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 103 (Zestaw IX pytanie 19):

W Zał. 3 do SWZ, par. 3 ust. 3.1. Zamawiający napisał:

Wykonawca udzieli użytkownikowi na okres 10 lat licencji autoryzowanej stacji obsługi (na wewnętrzne potrzeby użytkownika) w zakresie obsługi technicznych, napraw gwarancyjnych lub innych prac (przez inne prace rozumie się przede wszystkim czynności w zakresie kampanii i akcji serwisowych etc.) dostarczonych autobusów lub przekaze

użytkownikowi inny dokument uprawniający do przeprowadzania tych czynności (np. upoważnienie gwarancyjne). Użytkownik będzie wykonywał powyższe czynności w swoim warsztacie, własnym personelem i na własną odpowiedzialność. Użytkownik zastrzega sobie prawo odmowy wykonania napraw gwarancyjnych bądź innych czynności zleconych przez Wykonawcę. Wówczas obowiązkiem Wykonawcy jest wykonanie tych czynności w terminie 5 dni roboczych od chwili zgłoszenia takiego przypadku przez Użytkownika za pośrednictwem faksu lub poczty elektronicznej. Koszt ewentualnego dojazdu lub dostarczenia pojazdu do miejsca naprawy wskazanego przez Wykonawcę i jego powrót do użytkownika ponosi Wykonawca.

- 1.1. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyraża zgodę, aby szczegółowy zakres autoryzacji udzielonej przez Wykonawcę na wykonywanie obsługi technicznych, napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych autobusów został określony w Projekcie Umowy Serwisowej.
- 1.2. Prosimy o potwierdzenie, że zapis dotyczy tylko napraw gwarancyjnych. Tzn. Wykonawca będzie pokrywał koszty przejazdu + materiałów + robocizny koniecznych do wykonania napraw gwarancyjnych, na które Zamawiający nie otrzymał autoryzacji.

Odpowiedź na pytanie nr 103:

Ad. 1.1. Zamawiający nie przewiduje podpisania Umowy Serwisowej.

Ad. 1.2. Zamawiający nie potwierdza powyższego

Pytanie 104 (Zestaw IX pytanie 20):

W Zał. 3 do SWZ, par. 5 ust. 2 pkt 3-6 Zamawiający opisał szereg kar umownych. Czy Zamawiający zgodzi się na zmianę sposobu naliczenia kar z dni kalendarzowych na dni robocze, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź na pytanie nr 104:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zaproponowaną przez Wykonawcę.

Pytanie 105 (Zestaw IX pytanie 21):

W Zał. 3 do SWZ, par.2 ust. 3 pkt 6) Zamawiający napisał:

6) Oprogramowanie wraz z licencjami, w ilości pozwalającej na swobodne korzystanie z wszystkich funkcjonalności obsługującego urządzenia lub systemu wyposażenia eksploatacyjnego autobusów wraz z odpowiednimi protokołami komunikacyjnymi, które musi zostać dostosowane do warunków i wymagań Zamawiającego;

Prosimy o określenie ilości zestawów oprogramowania diagnostycznego do dostarczenia. Przykładowo, w załączniku nr 1A, pkt XVIII Zamawiający określił precyzyjnie ilość i wymaga dostawy np. 2 kompletów narzędzi specjalnych.

Odpowiedź na pytanie nr 105:

Zamawiający wymaga dostarczenia dwóch zestawów oprogramowania diagnostycznego.

Pytanie 106 (Zestaw IX pytanie 22):

Dotyczy zał. nr 3 do SWZ, par.3 ust. 3.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga pokrycia kosztów materiałów użytych do obsług technicznych, napraw związanych z gwarancją i akcjami serwisowymi. Natomiast koszty materiałów do napraw niezwiązanych z gwarancją będą pokrywane przez Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 106:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 107 (Zestaw IX pytanie 23):

Zamawiający w załączniku nr 1A do SWZ, punkt X.14 tabeli napisał:

14. System magazynowania energii trakcyjnej wyposażony w czujnik detekcji pożaru – sygnalizacja akustyczna i wizualna w kabinie kierowcy.

Prosimy o wyrażenie zgody aby wymóg umieszczenia czujnika detekcji pożaru dotyczył tylko komory baterii umieszczonej wewnątrz autobusu. Nie ma konieczności stosowania linii detekcyjnej w przypadku komory baterii umieszczonej np. na dachu.

Odpowiedź na pytanie nr 107:

Zamawiający nie wyraża zgody na powyższe.

Pytanie 108 (Zestaw IX pytanie 24):

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość podpisania umowy w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Zamawiającego i Wykonawcy?

Odpowiedź na pytanie nr 108:

Zamawiający nie dopuszcza możliwości podpisania umowy w formie elektronicznej.

Pytanie 109 (Zestaw IX pytanie 25):

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowych lub ubezpieczeniowych w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez Gwaranta tj. wystawcę gwarancji poręczenia?

Odpowiedź na pytanie nr 109:

Tak, Zamawiający dopuszcza możliwość złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w postaci gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej w formie elektronicznej tj. jako dokument elektroniczny podpisany kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez Gwaranta.

Pytanie 110 (Zestaw IX pytanie 26):

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

Odpowiedź na pytanie nr 110:

Zamawiający potwierdza powyższe.

Pytanie 111 (Zestaw IX pytanie 27):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Przedmiotem zamówienia jest dostawa, montaż i uruchomienie stacji wolnego ładowania na terenie Zajezdni Autobusowej EA1 w Łodzi, ul. Limanowskiego 147/149 prądem stałym, o mocach znamionowych 100 kW.”

- 1.1. Prosimy o potwierdzenie, że po stronie Wykonawcy jest tylko dostarczenie, montaż, instalacja i uruchomienie ładowarki, a Zamawiający przygotowuje miejsce do posadowienia ładowarki, doprowadzi kable zasilające oraz zapewni infrastrukturę internetową.
- 1.2. Prosimy o udostępnienie mapy/dokumentacji projektowej zajezdni z zaznaczonymi miejscami gdzie miałyby zostać zainstalowane ładowarki.
- 1.3. Prosimy o informacje, czy ładowarki będą umiejscowione w budynku czy na zewnątrz.
- 1.4. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada lub będzie posiadał umowę przyłączeniową z dostawcą energii elektrycznej. Jeśli Zamawiający posiada tą umowę to prosimy o udostępnienie tej umowy.
- 1.5. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada lub będzie posiadał schemat elektryczny instalacji elektrycznej wraz z przyłączem.

Odpowiedź na pytanie nr 111:

Ad. 1.1. Zakres prac określa załączony projekt „Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania”.

Ad. 1.2.- 1.3. Miejsce instalacji pokazuje załączony projekt „Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania”.

Ad. 1.4. Tak, Zamawiający/użytkownik posiada umowę.

Ad. 1.5. Zakres prac określa załączony projekt „Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania”.

Pytanie 112 (Zestaw IX pytanie 28):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Wszystkie stacje ładowania muszą być wyposażone w moduły umożliwiające komunikację GSM/LAN/Wi-Fi/ (praca urządzenia GSM w standardach LTE, HSDPA, 3G, EDGE, GPRS; sieć Wi-Fi – urządzenia muszą pracować w obu częstotliwościach 2.4 GHz i 5 GHz oraz w standardach 802.11b/g/n/a/ac; posiadać interfejs/y RJ-45 pracujący w standardzie transmisji z szybkością 1Gbit/s) oraz port SFP dla wkładek GBIC z pierwszeństwem wyboru kanału komunikacji. Wszystkie stacje ładowania mają być podłączone do sieci lokalnej Zamawiającego za pośrednictwem światłowodu bez stosowania oddzielnych media konwerterów. Wkładki GIBIC dostarcza Wykonawca i muszą być one kompatybilne z zastosowanymi u Zamawiającego („po drugiej stronie światłowodu”).”

- 1.1. Prosimy o informacje jakie wkładki GIBIC posiada Zamawiający „po drugiej stronie światłowodu”
- 1.2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zapewni pełną infrastrukturę internetową do podłączenia ładowarek wolnych
- 1.3. Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku zastosowania kart SIM ich zapewnienie będzie po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 112:

Ad. 1.1. Zamawiający posiada wkładki GIBIC cbf HD-S3112-10LCD 1.25G Tx1310mn 10km DDM

Ad. 1.2. Zamawiający posiada własną infrastrukturę światłowodową (intranetową) do podłączenia ładowarek wolnych pod wiatą.

Ad. 1.3. W przypadku konieczności przełączenia się na komunikację GSM – karty SIM dostarczy Zamawiający. Podstawowym łączem komunikacyjnym dla wskazanych ładowarek wolnych jest światłowód.

Pytanie 113 (Zestaw IX pytanie 29):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Producent ładowarek wraz z dostawcą pojazdów elektrycznych muszą zapewnić wznawianie ładowania pojazdów po dokonaniu pełnego naładowania lub w wyniku

jakichkolwiek innych czynności przerywających proces ładowania (bez konieczności fizycznego odłączania pojazdu od ładowarki).”

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez ten zapis. Czy chodzi tutaj o utrzymywanie w pełni naładowanej baterii bez ponownego załączenia ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 113:

Tak, ale również i na skutek błędów/problemów powodujących przerwanie w ładowaniu lub na skutek braku zasilania. Pojazd musi wznawiać ładowanie, bez konieczności fizycznego odłączania pojazdu od ładowarki.

Pytanie 114 (Zestaw IX pytanie 30):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Po montażu stacji ładowania Wykonawca przeprowadzi niezbędne pomiary i odbiory techniczne, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, normami i wymogami gestorów sieci i zarządców infrastruktury miejskiej.”

Prosimy o doprecyzowanie jakie pomiary i odbiory techniczne są wymagane przez gestorów sieci i zarządców infrastruktury miejskiej?

Odpowiedź na pytanie nr 114:

Zamawiający wskazuje, iż chodzi o pomiary i odbiory techniczne wymagane ustawą Prawo Budowlane.

Pytanie 115 (Zestaw IX pytanie 31):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Stacja ładowania musi dodatkowo posiadać sygnalizację dźwiękową na wypadek awarii lub nieplanowego rozłączenia ładowania autobusu.”

Prosimy o dopuszczenie ładowarki, która będzie sygnalizowała awarię lub nieplanowane rozłączenie autobusu poprzez tylko sygnał świetlny (dioda w kolorze czerwonym), bez sygnału dźwiękowego.

Odpowiedź na pytanie nr 115:

Zamawiający podtrzymuje zapisy opisu przedmiotu zamówienia.

Pytanie 116 (Zestaw IX pytanie 32):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Ładowarka musi umożliwiać obsługę systemu prekondycjonowania pojazdu i magazynów energii, tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii. Zamawiający preferuje rozwiązania oparte na usłudze opisanej w normie VDV 261.”

Funkcja prekondycjonowania tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii jest po stronie autobusu. Ładowarka nie może uruchomić w autobusie funkcji prekondycjonowania, autobus może tę funkcję wywołać kiedy jest podłączony do ładowarki. Prosimy o wykreślenie tego zapisu z części SWZ dotyczącej ładowarek, gdyż opisana tutaj funkcjonalność leży po stronie autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 116:

Intencją wskazanego punktu jest zapewnienie możliwości pracy systemu prekondycjonowania termicznego pojazdu. Zamawiający ma świadomość, iż wskazany system nie jest częścią ładowarki, ale Zamawiający wskazuje, iż taka funkcjonalność będzie musiała zostać zrealizowana, a ładowarki będą musiały z nią współpracować / zapewnić jej działanie. Ładowarka musi umożliwić konfigurację do obsługi systemu prekondycjonowania.

Pytanie 117 (Zestaw IX pytanie 33):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Nominalna moc wyjściowa na każdym stanowisku ładowania musi zostać osiągnięta od napięcia ładowania maksymalnie 500 VDC.”

Autobus by rozpocząć ładowanie potrzebuje otrzymać ze strony ładowarki napięcie minimalnie 650 V DC. W związku z tym nie jest możliwe uzyskanie nominalnej mocy ładowania przy napięciu maksymalnie 500 V DC. Prosimy o wykreślenie tego zapisu.

Odpowiedź na pytanie nr 117:

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr 1C w zakresie części A, pkt II, poprzez skreślenie ppkt. 7.

Pytanie 118 (Zestaw IX pytanie 34):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI WOLNEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Sygnalizację świetlną umożliwiającą kierowcy autobusu odczytanie stanu pracy stanowiska ładowania (zielony stały - gotowy do ładowania, niebieski – ładowanie, czerwony – wyłączony z użytkowania/awaria). Z możliwością regulacji natężenia oświetlenia w zależności od pory dnia, roku oraz warunków pogodowych. Szczegółowy schemat sygnalizacji stacji ładowania powinien zostać uzgodniony z Zamawiającym.

Sygnalizacja świetlna powinna być również realizowana w formie sygnalizatora zamontowanego na górnej części ładowarki, tak aby widać było status ładowarki z każdej strony, również z daleka. Musi być ona tożsama z sygnalizacją kontrolek na froncie ładowarki. Sposób jej działania zostanie uzgodniony z Zamawiającym po podpisaniu Umowy.”

1. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie powyżej opisanej funkcji poprzez jedną diodę LED znajdującą się na górnej części ładowarki, która będzie świeciła na 3 kolory (zielony stały - gotowy do ładowania, niebieski – ładowanie, czerwony – wyłączony z użytkowania/awaria). Tym samym prosimy o rezygnację z osobnej sygnalizacji świetlnej, która powielala by tylko działanie diody umieszczonej na ładowarce.

2. Prosimy o rezygnację z zapisu o regulacji natężenia oświetlenia w zależności od pory dnia. Większość dostawców stacji ładowania wyposaża swoje ładowarki w diody LED, które informują o stanie ładowarki 3. kolorami (zielony stały - gotowy do ładowania, niebieski – ładowanie, czerwony – wyłączony z użytkowania/awaria) jednak świecą one cały czas światłem o takim samym natężeniu, nie zmienia się ono wraz z porą dnia

Odpowiedź na pytanie nr 118:

Ad. 1. Każda z ładowarek ma dwa niezależne punkty ładowania – które powinny posiadać oddzielną i niezależną sygnalizację świetlną i dźwiękową. Zamawiający dopuszcza zastosowanie dla każdego pojedynczego punktu ładowania oddzielnej niezależnej sygnalizacji świetlnej, zamontowanej na górnej części ładowarki, pod warunkiem, że będzie ona widoczna z każdej strony, również z daleka.

Ad. 2. Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania diód LED jeśli sygnalizacja będzie czytelna w każdych warunkach pogodowych (również z daleka).

Pytanie 119 (Zestaw IX pytanie 35):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Stacja szybkiego ładowania przeznaczona jest do szybkiego uzupełniania energii w bateriach autobusów elektrycznych. Będzie ona stanowić konstrukcję masztu z pantografem i ładowarki (dwa samodzielne urządzenia zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie). W tym celu do Wykonawcy należeć będzie między innymi:

- 1) wykonanie projektu budowlanego i technicznego wraz z uzyskaniem wszelkich wymaganych uzgodnień, opinii i decyzji w tym pozwolenia na budowę dla zamierzenia inwestycyjnego,*
- 2) wykonanie zasilania ładowarki oraz adaptacji/modyfikacji stacji transformatorowej znajdującej na terenie na terenie Zajezdni Autobusowej EA1 w Łodzi, ul. Limanowskiego 147/149 wg projektu Zamawiającego,*
- 3) zaprojektowanie i wykonanie zagospodarowania terenu wraz ze stanowiskiem do ładowania,*
- 4) zaprojektowanie i wykonanie konstrukcji masztu wraz z posadowieniem, sieci instalacji energetycznej, elektrycznej, teleinformatycznej,*

5) koordynacja ww. działań z pracą zajezdni (zajezdnia jest zakładem w ruchu i należy przewidzieć ciągłość jej pracy i zasilania podczas realizacji zadania)

6) pełne uruchomienie stacji ładowania wraz z pozyskaniem na rzecz Zamawiającego wszelkich decyzji i pozwoleń dopuszczających do użytkowania (w tym decyzji UDT).”

1. Czy Zamawiający posiada umowę przyłączeniową z dostawcą energii elektrycznej? Jeśli tak to prosimy o jej udostępnienie.

2. Prosimy o udostępnienie mapy/dokumentacji projektowej z planowanym miejscem posadowienia ładowarki oraz masztu. Prosimy o zaznaczenie odległości między ładowarką a masztem oraz między ładowarką a punktem przyłączenia do sieci elektrycznej.

3. Prosimy o udostępnienie PFU dla ładowarki szybkiej.

Odpowiedź na pytanie nr 119:

Ad. 1. Tak, Zamawiający/użytkownik posiada umowę.

Ad. 2. Zakres prac określa załączony projekt „Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania”.

Ad. 3. Wymagania oraz zakres prac projektowych i robót w zakresie ładowarki szybkiej opisuje OPZ.

Pytanie 120 (Zestaw IX pytanie 36):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Stacja musi być wyposażone w moduł umożliwiający komunikację z istniejącym systemem nadzoru poprzez sieci GSM/LAN/Wi-Fi (praca urządzenia GSM w standardach LTE, HSDPA, 3G, EDGE, GPRS; sieć Wi-Fi – urządzenia muszą pracować w obu częstotliwościach 2.4 GHz i 5 GHz oraz w standardach 802.11b/g/n/a/ac; posiadać interfejs/y RJ-45 pracujący w standardzie transmisji z szybkością 1Gbit/s) oraz port SFP dla wkładek GBIC z pierwszeństwem wyboru kanału komunikacji. Wszystkie stacje ładowania mają być podłączone do sieci lokalnej Zamawiającego za pośrednictwem światłowodu bez stosowania oddzielnych media konwerterów. Wkładki GBIC dostarcza Wykonawca i muszą być one kompatybilne z zastosowanymi u Zamawiającego („po drugiej stronie światłowodu”).”

1. Prosimy o informacje jakie wkładki GBIC posiada Zamawiający „po drugiej stronie światłowodu”.

2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zapewni pełną infrastrukturę internetową do podłączenia ładowarki szybkiej.

Odpowiedź na pytanie nr 120:

Ad. 1. Zamawiający posiada wkładki GBIC cbf HD-S3112-10LCD 1.25G Tx1310mn 10km DDM

Ad. 2. Do zadań Wykonawcy należy wykonanie instalacji światłowodowej do szybkiej ładowarki na Zajeźdni i konfiguracja, podłączenie jej do obecnej infrastruktury sieciowej Zamawiającego.

Pytanie 121 (Zestaw IX pytanie 37):

W załączniku nr 1C - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW STACJI ŁADOWANIA AUTOBUSÓW WYMAGANIA DOTYCZĄCE STACJI SZYBKIEGO ŁADOWANIA Zamawiający napisał:

„Producent ładowarek wraz z dostawcą pojazdów elektrycznych muszą zapewnić wznawianie ładowania pojazdów po dokonaniu pełnego naładowania lub w wyniku jakichkolwiek innych czynności przerywających proces ładowania.”

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez ten zapis. Czy chodzi tutaj o utrzymanie w pełni naładowanej baterii bez ponownego załączenia ładowania?

Odpowiedź na pytanie nr 121:

Tak, ale również i na skutek błędów/problemów powodujących przerwanie w ładowaniu lub na skutek braku zasilania. Pojazd musi wznawiać ładowanie, bez konieczności fizycznego odłączenia pojazdu od ładowarki.

Pytanie 122 (Zestaw IX pytanie 38):

W załączniku nr 1A - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA DOTYCZĄCY PARAMETRÓW AUTOBUSÓW I WYPOSAŻENIE B. WYMAGANIA DOTYCZĄCE WYPOSAŻENIA Zamawiający napisał:

„kamery monitorujące stanowiska ładowarek – 3 szt. rozszerzenie eksploatowanego systemu: kamera Bosch DINION IP 5000i IR (CPP7_3) IR IP bullet 5Mp AVF H.265 IP67, IK10 SMB, analityka EVA, oświetlacz 60 m”

Prosimy o potwierdzenie, że po stronie Wykonawcy jest zakup i dostarczenie wyżej wspomnianych kamer, a ich montaż i podłączenie do zasilania i Internetu będzie po stronie Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 122:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 123 (Zestaw IX pytanie 39):

W załączniku nr 3 do SWZ Zamawiający napisał:

„W przypadku wykrycia wad/usterek uniemożliwiających: ładowanie autobusu, Wykonawca zobowiązuje się do ich usunięcia w terminie 24 godzin od zawiadomienia przez użytkownika o ich wykryciu. W sytuacjach uzasadnionych znacznym stopniem złożoności wady/usterki, koniecznością sprowadzenia części itp użytkownik może wyznaczyć inny termin usunięcia wady/usterki. użytkownik wymaga podjęcia reakcji serwisowej na zgłoszoną wadę/usterkę w ciągu 4 godzin od zawiadomienia Wykonawcy,

przy czym dopuszcza się za uznanie podjęcia reakcji serwisowej zdalną diagnozę urządzenia drogą elektroniczną.”

W powyższym zapisie nie ma określonego czasu na reakcje serwisu na zgłoszenie. Prosimy o dopuszczenie standardowego czasu na reakcję na zgłoszenie 24 godziny i kolejne 24 godziny na naprawę od momentu przyjęcia zgłoszenia

Odpowiedź na pytanie nr 123:

Zamawiający podtrzymuje zapisy Projektowanych postanowień umowy.

Pytanie 124 (Zestaw IX pytanie 40):

Zamawiający w załączniku nr 1B napisał:

XVI. System monitorowania autobusów elektrycznych.

Wykonawca dostarczy, zainstaluje i skonfiguruje urządzenia/moduły w pojazdach realizujące monitorowanie autobusów elektrycznych. Dane z tych urządzeń przesyłane będą do systemu Telemetrycznego u Wykonawcy – program do monitorowania pojazdów elektrycznych on-line. Dane pozyskiwane z pojazdów i przesyłane do centralnego programu monitorowania pojazdów będą obejmować m.in.: numer boczny pojazdu, pozycja GPS, poziom naładowania, pozostała ilość kilometrów do przejechania przy obecnym stanie naładowania, status ładowania, temperaturami itd. Wszystkie pojazdy i ich dane będą prezentowane na jednym ekranie w formie kafelków wraz z ich numerami bocznymi, poziomem naładowania, pozostałą ilością kilometrów do przejechania przy obecnym stanie naładowania, statusem procesu ładowania, temperaturami.

Typy urządzeń, zakres oraz dokładna komplekacja powinny zostać uzgodnione i doprecyzowane z Zamawiającym po podpisaniu umowy.

Prosimy o potwierdzenie, że sposób wyświetlania danych i ich forma zostanie ustalona z Zamawiającym po podpisaniu umowy. Prezentacja danych u poszczególnych Wykonawców może się różnić w zależności od przyjętych standardów. Dostosowanie prezentowania danych do każdego Zamawiającego wiązałoby się z koniecznością ciągłych zmian co w naszej opinii nie jest konieczne. Wybrany przez nas sposób prezentowania danych jest równie czytelny co narzucony przez Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 124:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie 125 (Zestaw X pytanie 41 – numeracja Wykonawcy):

W załączniku nr 1B Zamawiający napisał:

IX. Automat do sprzedaży biletów w pojazdach (wymagania minimalne). Definicja: Karty płatnicze - co najmniej dwie najpopularniejsze w Polsce stykowe i bezstykowe karty płatnicze standardu EMV. Automat w autobusie umożliwiający zakup biletów papierowych oraz kodowanie biletów okresowych na elektronicznych kartach bezstykowych.

Modułowa konstrukcja automatu powinna uwzględniać możliwość montażu w wersji wiszącej do ściany pojazdu lub na orurowaniu wewnątrz pojazdu, w rejonie tylnej części

pomostu, na wprost II drzwi. Sposób i miejsce montażu będzie uzgodniony z Wykonawcą. Wykonawca w uzgodnieniu z Zamawiającym przewidzi i wykona odpowiedni stojak/stelaż na potrzeby zainstalowania biletomatów. Montaż biletomatów wykonany będzie przez Wykonawcę

W załączniku nr 1A Zamawiający napisał:

Przedział pasażerski musi posiadać na wprost II drzwi pomost o długości nie mniejszej niż 2,20 m. dla 1 wózka inwalidzkiego lub 1 wózka dziecięcego, z odkładaną ręcznie pochylnią (rampą).

1. Prosimy o dopuszczenie montażu automatu do sprzedaży biletów na wprost III drzwi na podejście w kierunku, czołem do osi wzdłużnej pojazdu.
2. Prosimy o dopuszczenie zastosowania na wprost II drzwi 2 zatok każda o długości 1300 mm, łącznie minimum 2600 mm.

Proponowane umieszczenie biletomatu jest równie ergonomiczne i dobrze dostępne, a wraz z powyższym rozwiązaniem dotyczącym umieszczenia zatok pozwoli na uzyskanie dodatkowych miejsc pasażerskich dostępnych z niskiej podłogi, na których zależy Zamawiającemu co jest wyrażane w zapisach SWZ poprzez kryteria oceny ofert i przyznanie dodatkowych punktów.

Odpowiedź na pytanie nr 125:

Ad. 1. Zamawiający dopuszcza montaż biletomatu na wprost III drzwi.

Zamawiający dokonuje zmiany w załączniku nr 1B do SWZ, pkt IX zdanie drugie.

Załącznik nr 1B do SWZ, pkt IX zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Modułowa konstrukcja automatu powinna uwzględniać możliwość montażu w wersji wiszącej do ściany pojazdu lub na orurowaniu wewnątrz pojazdu, w rejonie tylnej części pomostu, na wprost II lub III drzwi.”

Ad. 2. Brak wizualizacji przedstawionej propozycji skłania Zamawiającego do nie dopuszczenia takiego rozwiązania.

Pytanie 126 (Zestaw XI pytanie 1):

Zwracamy się do Zamawiającego z wnioskiem o dopuszczenie do postępowania autobusów:

- z silnikami elektrycznymi typu "piasta";
- z przekątną tablicy wewnętrznej bocznej (LED) 21".

Odpowiedź na pytanie nr 126:

Zamawiający informuje, że:

- dopuszcza autobusy z silnikami elektrycznymi typu "piasta";
- nie dopuszcza wskazanej tablicy bocznej wewnętrznej.

II. Zamawiający, działając na podstawie art. 137 ust. 1 Ustawy, dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) w następującym zakresie:

1) W Rozdziale IV. *Opis przedmiotu zamówienia* pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Szczegółowe opisy przedmiotu zamówienia zostały zawarte w załączniku nr 1A (w odniesieniu do parametrów autobusów oraz do wyposażenia dwóch stanowisk naprawczych) oraz załączniku nr 1B (w odniesieniu do systemów pokładowych) oraz w załączniku nr 1C (w odniesieniu do stacji ładowania), a także w projekcie „Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania”, stanowiących **Załącznik nr 1 do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia (OPZ)**.

2) W Rozdziale IV. *Opis przedmiotu zamówienia* dodaje się pkt 10 w brzmieniu:

„**10.** Zamawiający wskazuje, iż zaleca dokonanie wizji lokalnej.

Zamawiający wyznacza termin wizji lokalnej na dzień **26.08.2022 r. o godz. 10:00**. Spotkanie w siedzibie użytkownika (MPK-Łódź Sp. z o.o., **Zakład Eksploatacji Autobusów Nr 1, Łódź, ul. Limanowskiego 147/149**). Osoba do kontaktu: **Pan Grzegorz Matusiak – Kierownik Zakładu**, tel. 602 720 000, gmatusiak@mpk.lodz.pl

Jednocześnie Zamawiający informuje, że w trakcie wizji lokalnej **nie będzie udzielał odpowiedzi** na pytania dotyczące treści SWZ. Pytania należy kierować w trybie art. 135 ust. 1 ustawy Pzp.

3) W Rozdziale V. *Przedmiotowe środki dowodowe* pkt 1.5 otrzymuje brzmienie:

„1.5. dokument potwierdzający spełnianie przez oferowany autobus wymagań określonych w Regulaminie nr 66 EKG ONZ w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (Dz.U. UE L84 z 30.03.2011, s.1) – jeśli Wykonawca w Załączniku nr 4a zadeklaruje spełnienie przez oferowany autobus wymagań określonych w Regulaminie nr 66 EKG ONZ w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich.

4) W Rozdziale V. *Przedmiotowe środki dowodowe* pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„**2.** Przedmiotowe środki dowodowe wymienione w pkt 1.1.-1.2., 1.4. i 1.6.-1.7. powyżej, służą potwierdzeniu zgodności oferowanych dostaw z wymaganiami i cechami określonymi w opisie przedmiotu zamówienia lub wymaganiami związanymi z realizacją zamówienia. **W przypadku niezłożenia przez Wykonawcę wraz z ofertą określonych w pkt 1.1.-1.2., 1.4. i 1.6.-1.7. przedmiotowych środków dowodowych lub złożone przedmiotowe środki dowodowe będą niekompletne, Zamawiający wezwie Wykonawcę do ich złożenia lub uzupełnienia w wyznaczonym terminie, zgodnie z art. 107 ust. 2 Ustawy.**”

5) W Rozdziale VIII. *Warunki udziału w postępowaniu* pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„**5.** Warunek udziału w postępowaniu dotyczący zdolności technicznej lub zawodowej.

Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich **5 (pięciu)** lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych wykonuje, dostawy obejmujące:

5.1. w ramach jednego lub kilku kontraktów: 4 sztuki fabrycznie nowych autobusów elektrycznych niskopodłogowych (100% niskiej podłogi), o długości od 17,5 m do 18,75 m;

5.2. w ramach jednego kontraktu dostawę 2 sztuk ładowarek o mocy minimum 80 kW w systemie ładowania wolnego potwierdzoną co najmniej trzymiesięcznym okresem eksploatacji oraz w ramach jednego kontraktu dostawę 2 sztuk ładowarek o mocy minimum 200 kW w systemie ładowania szybkiego poprzez pantograf odwrócony potwierdzoną co najmniej trzymiesięcznym okresem eksploatacji”.

6) W Rozdziale VIII. *Warunki udziału w postępowaniu* pkt 6.2. otrzymuje brzmienie:

„6.2. Warunki określone odpowiednio w pkt 5.1. i/lub 5.2. zostaną uznane za spełnione, gdy wykazane przez Wykonawcę dostawy objęte są kontraktami:

1.2.1. które zostały przez niego zawarte przed **pięcioletnim** okresem, brany pod uwagę przez Zamawiającego przy badaniu zdolności technicznej lub zawodowej Wykonawcy, jednakże ich realizacja została zakończona w trakcie **pięciu** lat przed upływem terminu składania ofert,

lub (alternatywnie)

1.2.2. których realizacja została rozpoczęta i zakończona w trakcie **pięcioletniego** okresu, branego pod uwagę przez Zamawiającego przy badaniu zdolności technicznej lub zawodowej Wykonawcy,

lub (alternatywnie)

1.2.3. których realizacja została rozpoczęta w trakcie **pięcioletniego** okresu, branego pod uwagę przez Zamawiającego przy badaniu zdolności technicznej lub zawodowej Wykonawcy, i trwa w dniu składania ofert, jednakże do upływu wyznaczonego terminu składania ofert na ich podstawie zrealizowano już dostawy, o których mowa powyżej,

lub (alternatywnie)

1.2.4. które zostały przez niego zawarte przed **pięcioletnim** okresem, brany pod uwagę przez Zamawiającego przy badaniu zdolności technicznej lub zawodowej Wykonawcy, i trwają w dniu składania ofert, jednakże do upływu wyznaczonego terminu składania ofert na ich podstawie zrealizowano już dostawy, o których mowa powyżej.”

7) W Rozdziale IX. *Jednolity Europejski Dokument Zamówienia i wykaz podmiotowych środków dowodowych* pkt 3.1. otrzymuje brzmienie:

„3.1. Wykazu dostaw wykonanych, a przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonywanych, w okresie ostatnich **5 (pięciu)** lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wraz z podaniem ich przedmiotu, dat wykonania i podmiotów, na rzecz których dostawy zostały wykonane lub są wykonywane, oraz załączeniem dowodów określających, czy te dostawy zostały wykonane

lub są wykonywane należycie, przy czym dowodami, o których mowa, są referencje bądź inne dokumenty sporządzone przez podmiot, na rzecz którego dostawy zostały wykonane, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych są wykonywane, a jeżeli wykonawca z przyczyn niezależnych od niego nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów – oświadczenie Wykonawcy.

Wzór wykazu dostaw zostanie przesłany Wykonawcy wraz z wezwaniem Zamawiającego, o którym mowa w pkt 1 powyżej.

8) W Rozdziale XIII. *Termin związania ofertą* pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonawca jest związany złożoną ofertą do **03.12.2022 r.**”

9) W Rozdziale XV. *Sposób oraz termin składania ofert* pkt 3.1. otrzymuje brzmienie:

„3.1. Ofertę o treści zgodnej z niniejszą SWZ należy złożyć w nieprzekraczalnym terminie do dnia **05.09.2022 r., godz. 11:00.**”

10) W Rozdziale XVI. *Otwarcie ofert* pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Otwarcie ofert nastąpi w dniu 05.09.2022 r., o godzinie 13:00.”

11) Rozdział XVIII. *Opis kryteriów oceny ofert wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert* otrzymuje brzmienie:

„1. Przy wyborze oferty Zamawiający będzie się kierował następującymi kryteriami:

Cena – 60%

Parametry techniczno-użytkowe – 35%

Parametry ekologiczne – 5%

2. Oferta Wykonawcy otrzyma liczbę punktów wynikającą ze wzoru:

$$P = C + B + A$$

gdzie:

P – łączna liczba punktów przyznana badanej ofercie

C – liczba punktów przyznana ofercie badanej w kryterium „Cena”

B – liczba punktów przyznana ofercie badanej w kryterium „Parametry techniczno-użytkowe”

A – liczba punktów przyznana ofercie badanej w kryterium „Parametry ekologiczne”

3. Oceny ofert nieodrzuconych dokonywać będą członkowie Komisji przetargowej, stosując zasadę, iż oferta zawierająca najkorzystniejszy bilans ceny i pozostałych kryteriów pozacenowych jest ofertą najkorzystniejszą.

4. Ocena oferty w kryterium „**Cena**”:

Wykonawca, który zaproponuje najniższą cenę spośród ofert spełniających wymagania, otrzyma 60 punktów, natomiast pozostali Wykonawcy – odpowiednio mniej punktów, według poniższego wzoru:

$$C = (\text{Cena minimalna} / \text{Cena badanej oferty}) \times 60 \text{ pkt}$$

5. Ocena oferty w kryterium „**Parametry techniczno-użytkowe**”:

Oferta Wykonawcy otrzyma liczbę punktów wyliczoną za oferowane parametry wg następującego wzoru:

$$B = (B_g + B_a + B_w + B_s + B_p + B_m + B_b + B_v + B_i + B_o) \times 35\%$$

gdzie:

- B – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach kryterium „Parametry techniczno-użytkowe”
- B_g – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Gwarancja całopojazdowa”
- B_a – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Gwarancja na akumulatory trakcyjne”
- B_w – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Gwarancja na ładowarki wolne”
- B_s – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Gwarancja na ładowarkę szybką”
- B_p – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Liczba miejsc pasażerskich siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi”
- B_m – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Silnik trakcyjny”
- B_b – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Systemy bezpieczeństwa i wspomaganie”
- B_v – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Siedzenia pasażerskie antybakteryjne”
- B_i – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Długość pomostu dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego”
- B_o – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach parametru: „Wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich wg Regulaminu nr 66 EKG ONZ”

Sposób oceny:

Poz.	Badane parametry	Maksymalna liczba punktów	Metodologia oceny i punktacja
1.	Gwarancja całopojazdowa	25	Gwarancja 72 m-cy – 25 pkt Gwarancja 60 m-cy – 18 pkt Gwarancja 48 m-cy – 8 pkt Gwarancja 36 m-cy – 0 pkt
2.	Gwarancja na akumulatory trakcyjne	25	Gwarancja 72 m-cy – 25 pkt Gwarancja 60 m-cy – 18 pkt Gwarancja 48 m-cy – 8 pkt Gwarancja 36 m-cy – 0 pkt
3.	Gwarancja na ładowarki wolne	5	Gwarancja 72 m-cy – 5 pkt Gwarancja 60 m-cy – 4 pkt Gwarancja 48 m-cy – 2 pkt Gwarancja 36 m-cy – 0 pkt
4.	Gwarancja na ładowarkę szybką	5	Gwarancja 72 m-cy – 5 pkt Gwarancja 60 m-cy – 3 pkt Gwarancja 48 m-cy – 2 pkt Gwarancja 36 m-cy – 0 pkt

5.	Liczba miejsc pasażerskich siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi	5	Równy lub powyżej 16 miejsc – 5 pkt 14 lub 15 miejsc – 3 pkt Poniżej 14 miejsc – 0 pkt
6.	Silnik trakcyjny	8	Zastosowanie silnika centralnego – 8 pkt Zastosowanie silników trakcyjnych w piastach kół 2 osi – 3 pkt Zastosowanie silników trakcyjnych w piastach kół 1 osi – 0 pkt
7.	Systemy bezpieczeństwa i wspomagania	12	Zastosowanie 2 systemów bezpieczeństwa – 12 pkt Zastosowanie 1 systemu bezpieczeństwa – 5 pkt Brak systemów bezpieczeństwa – 0 pkt
	Uwaga: Za system bezpieczeństwa i wspomagania rozumie się jeden z poniższych systemów: 1. system awaryjnego hamowania (inteligentne wspomaganie hamowania) - zamontowany na autobusie system wykrywa zagrożenie ewentualnej kolizji, zmniejsza prędkość pojazdu (bądź hamuje do zatrzymania), zmniejszając bądź zapobiegając skutkom ewentualnej kolizji (w celu ochrony stojących pasażerów system skalibrowany tak, aby siła hamowania zapobiegała zbyt gwałtownemu hamowaniu), 2. System monitorowania martwego pola prawej strony pojazdu – system sygnalizujący ewentualną kolizję z przeszkodami stałymi lub ruchomymi podczas jazdy i skręcania w prawo		
8.			Zastosowanie rozwiązania antybakteryjnego – 5 pkt Brak zastosowania rozwiązania antybakteryjnego – 0 pkt
	Uwaga: Siedzenia pasażerskie uznaje się za antybakteryjne, jeżeli co najmniej korpus włącznie z uchwytem nad oparciem siedziska, wykonany jest z materiałów zawierających nanocząsteczki zdolne likwidować lub powstrzymać wzrost i namnażanie się mikroorganizmów.		
9.	Długość pomostu dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego (umiejscowionego na wprost II drzwi)	5	Długości pomostu: - równa bądź większa niż 2,70 m – 5 pkt - mniejsza niż 2,70 m – 0 pkt
10.	Wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich wg Regulaminu nr 66 EKG ONZ	5	Autobus spełnia wymagania – 5 pkt Autobus nie spełnia wymagań – 0 pkt
	Uwaga: Autobus spełnia wymagania, jeżeli Wykonawca przedstawi stosowny dokument potwierdzający powyższe (dopuszcza się też zapis w świadectwie homologacji pojazdu)		

Uwagi do poz. 1 – 4 powyższej tabeli:

W przypadku gdy Wykonawca:

- nie wskaże w Formularzu parametrów technicznych i funkcjonalno – użytkowych oraz parametrów ekologicznych – Załączniku nr 4A do SWZ, zwanym dalej „Formularzem” (w którejkolwiek z pozycji 1 – 4) oferowanego okresu gwarancji lub wykreśli wszystkie wskazane okresy gwarancji – wówczas Zamawiający przyjmie, że deklarowanym okresem gwarancji jest najkrótszy okres gwarancji tj. 36 miesięcy i oferta otrzyma za dany parametr 0 pkt;
- zaoferuje w Formularzu (w którejkolwiek z pozycji 1 – 4):

- krótszy okres gwarancji niż 36 miesięcy - oferta Wykonawcy zostanie odrzucona jako niezgodna z SWZ,
 - dłuższy okres gwarancji niż 72 miesiące - wówczas oferta otrzyma w tej pozycji maksymalną liczbę punktów, a Wykonawca zobowiązany będzie udzielić gwarancji zgodnie z ofertą;
- 3) zaoferuje w Formularzu (w którejkolwiek z pozycji 1 – 4) więcej niż jeden okres gwarancji spośród wymienionych w tabeli – wówczas Zamawiający przyjmie, że deklarowanym okresem gwarancji jest wskazany przez Wykonawcę najdłuższy okres spośród okresów wskazanych przez Wykonawcę;
 - 4) zaoferuje w Formularzu (w którejkolwiek z pozycji 1 – 4) inne okresy gwarancji niż wymienione w tabeli – wówczas Zamawiający do oceny przyjmie okres zaokrąglony w dół do okresów zgodnie z podaną powyżej punktacją – np. 39 miesięcy, to do oceny przyjęty zostanie okres 36 miesięcy. W takiej sytuacji umowa zostanie jednakże zawarta z uwzględnieniem okresu faktycznie zadeklarowanego przez Wykonawcę w złożonej ofercie.

Uwagi do poz. 5 powyższej tabeli:

W przypadku gdy Wykonawca nie wskaże w Formularzu liczby miejsc pasażerskich siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi – wówczas Zamawiający przyjmie, że deklarowaną liczbą miejsc pasażerskich siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi jest mniej niż 14 miejsc i oferta otrzyma za ten parametr 0 pkt.

Uwagi do pkt 6 powyższej tabeli:

W przypadku gdy Wykonawca nie wskaże w Formularzu rodzaju oferowanego silnika trakcyjnego – wówczas oferta Wykonawcy podlegać będzie odrzuceniu jako niezgodna z SWZ.

Uwagi do pkt 7 powyższej tabeli:

W przypadku gdy Wykonawca:

- 1) nie wskaże w Formularzu liczby systemów bezpieczeństwa i wspomagania – wówczas Zamawiający przyjmie, że deklarowaną liczbą systemów bezpieczeństwa i wspomagania jest 0 i oferta otrzyma za ten parametr 0 pkt.
- 2) wskaże w Formularzu liczbę systemów bezpieczeństwa i wspomagania równą lub większą niż 3 – wówczas Zamawiający przyjmie, że deklarowana liczba systemów bezpieczeństwa i wspomagania jest równa 2.
- 3) wskaże w Formularzu system bezpieczeństwa i wspomagania jakiegokolwiek inny niż wymieniony powyżej w tabeli, wówczas Zamawiający przyjmie, że deklarowaną liczbą systemów bezpieczeństwa i wspomagania jest równa 0.

Uwagi do pkt 8 powyższej tabeli:

W przypadku gdy Wykonawca nie wskaże w Formularzu, czy oferuje zastosowanie rozwiązania antybakteryjnego – wówczas Zamawiający przyjmie, że Wykonawca nie oferuje zastosowania rozwiązania antybakteryjnego i oferta otrzyma za ten parametr 0 pkt.

Uwagi do pkt 9 powyższej tabeli:

W przypadku gdy Wykonawca nie wskaże w Formularzu długości pomostu dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego – wówczas Zamawiający przyjmie, że długość pomostu jest mniejsza niż 2,7 m i oferta otrzyma za ten parametr 0 pkt.

Uwagi do pkt 10 powyższej tabeli:

W przypadku gdy Wykonawca nie wskaże w Formularzu, czy oferowany autobus spełnia wymagania konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich wg Regulaminu nr 66 EKG ONZ – wówczas Zamawiający przyjmie, że oferowany autobus nie spełnia tych wymagań i oferta otrzyma za ten parametr 0 pkt.

Maksymalnie w ramach tego kryterium Wykonawca może otrzymać 35 pkt.

6. Ocena oferty w kryterium „Parametry ekologiczne”:

Ocenię będzie podlegać wskazane w Formularzu jednostkowe zużycie energii oferowanego typu autobusu zmierzone w cyklu jazdy zgodnym z procedurą badawczą SORT (Standardised On-Road Test) opracowaną przez UITP w cyklu badawczym SORT-2. Wartość zużycia energii musi być potwierdzona stosownym przedmiotowym środkiem dowodowym tj. dokumentem wydanym przez jednostkę badawczą, upoważnioną do przeprowadzania takich pomiarów. Jeśli zużycie energii zostało w dokumencie wyrażone w kWh/100 km, wynik należy przeliczyć na kWh/km poprzez podzielenie przez 100. W celu dokonania porównania i oceny ofert w tym kryterium przeliczenia jednostki miary z kWh/100km na kWh/km będą prowadzone z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku. Zostanie zastosowana metoda zaokrąglania polegająca na tym, że cyfry od 0 do 4 zostaną zaokrąglone w dół, a cyfry od 5 do 9 zostaną zaokrąglone w górę.

Sposób oceny:

W przypadku gdy Wykonawca:

- 1) Zaoferuje wartość jednostkową zużycia energii mniejszą lub równą 1,5 wartości minimalnej (Zmin) spośród ofert wszystkich Wykonawców, oferta otrzyma w tym kryterium liczbę punktów wg następującego wyliczenia:

$$A = 5 - 10 * ((zx - zmin) / zmin)$$

gdzie:

A – liczba punktów otrzymanych przez badaną ofertę w ramach kryterium „Parametry ekologiczne”

zx – zużycie energii przez autobus oferowany w badanej ofercie (w kWh/km)

zmin – najniższe zużycie energii przez autobus oferowany pośród ofert wszystkich Wykonawców (w kWh/km)

- 2) Zaoferuje wartość jednostkową zużycia energii większą niż 1,5 wartości minimalnej (Zmin), oferta otrzyma w tym kryterium 0 pkt.

- 3) Nie wypełni w Formularzu oferowanej wartości jednostkowej zużycia energii i jednocześnie:

- załączy do oferty Raport Techniczny z wynikami testu SORT 2 (przedmiotowy środek dowodowy, o którym mowa w Rozdziale V pkt 1.1. SWZ) – wówczas Zamawiający poprawi Formularz na podstawie art. 223 ust. 2 pkt 3 Ustawy, jako inną omyłkę polegającą na niezgodności oferty z dokumentami zamówienia, niepowodującą istotnych zmian w treści oferty, uzupełniając dane na podstawie załączonego do oferty Raportu Technicznego z wynikami testu SORT,
- nie załączy do oferty Raportu Technicznego z wynikami testu SORT 2 – oferta otrzyma w tym kryterium 0 pkt.

Wykonawca oferujący autobus o najniższym zużyciu energii wyrażonej w kWh/km (zmin) otrzyma maksymalną liczbę punktów tj. 5 pkt.

7. Za ofertę **najkorzystniejszą** zostanie uznana oferta, która spełnia wszystkie wymagania określone w SWZ oraz otrzyma największą liczbę punktów.”
- 12) Załącznik nr 1 do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia uzupełnia się o projekt „Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania”.
- 13) Załączniki nr 1A, 1B i 1C do SWZ otrzymują brzmienie jak w załączeniu – odpowiednio **Załączniki nr 1A.1, 1B.1 i 1C.1 do SWZ**. Wszędzie, gdzie w treści SWZ jest mowa o Załącznikach nr 1A lub 1B lub 1C do SWZ, należy przez to rozumieć odpowiednio **Załącznik nr 4A.1 lub 1B.1 lub 1C.1 do SWZ**.
- 14) Załącznik nr 2 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy otrzymuje brzmienie jak w załączeniu – **Załącznik nr 2.1 do SWZ** – Projektowane postanowienia umowy po zmianach.
- 15) Załącznik nr 4A do SWZ otrzymuje brzmienie jak w załączeniu – **Załącznik nr 4A.1 do SWZ**. Wszędzie, gdzie w treści SWZ jest mowa o Załączniku nr 4A do SWZ, należy przez to rozumieć **Załącznik nr 4A.1 do SWZ**.
- 16) Załącznik nr 4B do SWZ otrzymuje brzmienie jak w załączeniu – **Załącznik nr 4B.1 do SWZ**. Wszędzie, gdzie w treści SWZ jest mowa o Załączniku nr 4B do SWZ, należy przez to rozumieć **Załącznik nr 4B.1 do SWZ**.

Powyższe zmiany treści specyfikacji warunków zamówienia prowadzą do zmiany treści ogłoszenia o zamówieniu i w związku z tym zostają udostępnione na stronie internetowej prowadzonego postępowania <https://zim.lodz.bip-e.pl/zim/zamowienia-publiczne/13363,Dostawa-autobusow-elektrycznych-wraz-ze-stacjami-ladowania-oraz-niezbedna-infras.html> zgodnie z art. 137 ust. 5 Ustawy.

Wykonawca ubiegający się o zamówienie zobowiązany jest do uwzględnienia w ofercie powyższych wyjaśnień i zmian treści SWZ.

**ZASTĘPCA DYREKTORA
ZARZĄDU INWESTYCJI MIEJSKICH
ds. Inwestycji Liniowych
/podpis nieczytelny/
Iwona Renata Zatorska-Sytek**

Załączniki:

1. ROZKŁAD JAZDY AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH.xlsx
2. Projekt „Adaptacja nowo wybudowanej podstacji transformatorowej na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów Nr 1 przy ul. Limanowskiego 147/149 w Łodzi do możliwości montażu ładowarek wolnego ładowania oraz stacji szybkiego ładowania”
3. Załącznik nr 1A.1 do SWZ po zmianach
4. Załącznik nr 1B.1 do SWZ po zmianach
5. Załącznik nr 1C.1 do SWZ po zmianach
6. Załącznik nr 2.1 do SWZ – Projektowane postanowienia umowy po zmianach
7. Zaktualizowany Załącznik nr 4A.1 do SWZ
8. Zaktualizowany Załącznik nr 4B.1 do SWZ

Sprawę prowadzi:
Aleksandra Piernikowska
Główny Specjalista
w Wydziale Zamówień Publicznych
tel. 42 272 64 63