

Katowice, 05.01.2021r.

Wykonawcy biorący udział w postępowaniu

L.dz.: PKM/11/DKW/01/2021

dotyczy: przetargu nieograniczonego na dostawę 5 sztuk fabrycznie nowych ekologicznych autobusów miejskich, niskopodłogowych dla PKM Katowice Sp. z o.o., znak sprawy pn/04/2020

Zgodnie z art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo Zamówień Publicznych (tj. Dz. U. z 2019r. poz. 1986 z późn. zm.) w związku z pytaniami do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie 1:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w punkcie 24. Załącznika nr 2 do formularza ofertowego, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił: „przetwornik CCD 1/2”, CMOS”. Prosimy o dopuszczenie zastosowania w kamerach przetwornika CMOS o rozmiarze w przedziale 1/2,7” – 1/3”? Najwięksi producenci kamer do systemów monitoringu wizyjnego w pojazdach stosują przetworniki o rozmiarze w zakresie od 1/2,7” do 1/3”, kamery z przetwornikami o wielkości 1/2” nie są stosowane w mobilnych systemach monitoringu wizyjnego. Ponadto w kamerach IP nie są stosowane przetworniki CCD (te były stosowane w kamerach analogowych).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający preferuje zastosowanie w kamerach przetwornika CCD 1/2”, CMOS, jednakże dopuszcza zastosowanie w kamerach przetwornika CMOS o rozmiarze w przedziale 1/2,7” – 1/3”.

Pytanie 2:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w punkcie 24. załącznika nr 2 do formularza ofertowego, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający określił:

„rejestrator musi być wyposażony w wyświetlacz LCD z informacją o statusie pracy systemu tj.: pokazywać bieżące informacje o statusie pracy urządzenia, statusie poprawności działania



Fundusze Europejskie
Program Regionalny



Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



kamer, prawidłowej pracy urządzenia podtrzymującego napięcie, poprawnym nagrywaniu, napięciach na płycie głównej, statusie zamknięcia kieszeni dysków wyjmowanych,”
Prosimy o dopuszczenie rejestratora wyposażonego w diody pokazujące bieżące informacje o statusie pracy urządzenia, statusie poprawności działania kamer, prawidłowej pracy urządzenia podtrzymującego napięcie, poprawnym nagrywaniu, prawidłowej wartości napięć na płycie głównej, statusie zamknięcia kieszeni dysków wyjmowanych. Ww. informacje mogą być też wyświetlane na ekranie monitora systemu monitoringu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 3:

W zapisach wymagań dot. Systemu Monitoringu Wizyjnego w autobusach (w punkcie 24. Załącznika nr 2 do formularza ofertowego, w wymaganiach dot. rejestratora) Zamawiający Określił:

„monitor LCD kolorowy w kabinie kierowcy do podglądania obrazu z kamer, o przekątnej ekranu min. 9” i obrazie w proporcji 16:9, z podświetleniem LED, matrycą dotykową, przystosowany do współpracy z dostarczonym rejestratorem, z funkcją wyświetlania bieżących informacji o statusie pracy urządzenia, poprawności działania kamer oraz prawidłowej pracy urządzenia podtrzymującego napięcie”

Prosimy alternatywnie o dopuszczenie (zamiast dedykowanego monitora) zastosowania ekranu autokomputera systemu informacji pasażerskiej do wyświetlania obrazów z kamer, co będzie miało pozytywny wpływ m.in. na bilans energii autobusu oraz ergonomię pracy kierowcy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 4:

Kryterium T2 – materiał poszycia zewnętrznego nadwozia

Czy Zamawiający przyzna komplet punktów za zastosowanie szkła hartowanego jako równorzędnego materiału do preferowanych w tym postępowaniu?

Uzasadnienie:

Zastosowanie nowoczesnych technologii polega na wprowadzaniu do eksploatacji materiałów nie podlegających korozji przez cały okres eksploatacji autobusów. Szkło hartowane jest właśnie takim materiałem, będąc jednocześnie całkowicie bezpieczne w warunkach drogowych, dodatkowo podnosząc walory estetyczne autobusu.

Wnosimy o uzupełnienie zapisów kryterium T2 o szkło hartowane jako materiału równorzędnego z już preferowanymi.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 5:

Kryterium T4 - Podział przedniej szyby czołowej (max. 10 pkt)

Czy Zamawiający przyzna komplet punktów także za 2-częściową szybę czołową składającą się z szyby górnej i części dolnej bez podziału w osi pojazdu jednocześnie zabezpieczoną przezroczystą folią ochronną w dolnej strefie szyby przedniej?

Uzasadnienie:

Zastosowanie nowoczesnych szyb panoramicznych zapewnia lepszą widoczność a tym samym lepszą obserwację strefy przed pojazdem, co znacznie podnosi bezpieczeństwo pracy kierowcy, przekładające się na wzrost bezpieczeństwa przechodniów i innych użytkowników drogi.

Dzięki zaproponowanemu zastosowaniu przezroczystej folii ochronnej radykalnie spada ryzyko uszkodzenia szyby przedniej w najbardziej narażonej na stłuczenia dolnej strefie przeszklenia, co niweluje koszty eksploatacyjne związane z ich częstą wymianą. Lepsza widoczność ma wpływ na mniejszą liczbę kolizji, a finalnie na niższe koszty eksploatacji.

Taka konstrukcja szyby przedniej wynika z wprowadzenia na rynek nowego modelu pojazdu, którego walorem są nie tylko najnowsze parametry eksploatacyjne ale także nowoczesny design, dzięki któremu oferowany autobus jest jeżdżącym wizerunkiem postępu

technologicznego zarówno dla producenta autobusu jak i eksploatującego go przedsiębiorstwa. Przyznanie punktów technicznych wyłącznie szybie 3-częściowej byłoby naruszeniem zasady konkurencyjności tego postępowania.

Wnosimy o uzupełnienie zapisów kryterium T4 o możliwość zastosowania szyby przedniej 2-częściowej jako rozwiązania równorzędnego z już preferowanym.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 6:

Kryterium T6

Preferowanie przez Zamawiającego rozwiązań dla zawieszenia zależnego (sztywnej belki) jest nieuzasadnione i stoi w sprzeczności z walorami eksploatacyjnymi zawieszenia niezależnego, stawiającego na komfort podróży pasażerów, kierowcy jak i pracy mechaników.

Zawieszenie niezależne umożliwia wymianę pojedynczych elementów zawieszenia, bez konieczności wymiany kompletu podzespołów co ma miejsce w przypadku zastosowania zawieszenia zależnego. Jest rozwiązaniem lepszym zarówno od strony komfortu przewozu pasażerów i pracy kierowcy jak i bardziej ekonomicznym dla użytkownika.

Ze względu na wątpliwe walory tego kryterium wnosimy o wykreślenie go z kryteriów oceny ofert lub zastąpienie go parametrami mającymi rzeczywisty wpływ na codzienne oszczędności eksploatacyjne, takie jak: poziom spalania, zastosowanie napędów alternatywnych lub pojazdów hybrydowych

Obecne kryteria oceny ofert oraz ich waga punktowa całkowicie zawężają konkurencyjność tego postępowania wymuszając na producentach najnowocześniejszych rozwiązań obniżenie ceny ofertowej o ponad 200 000 zł, by stać się konkurencyjnym względem innych oferentów. Taka różnica cen ofertowych jest w kontekście bardzo ostrej walki rynkowej niemożliwa do osiągnięcia. Prosimy o uwzględnienie naszych wniosków i urealnienie konkurencyjności tego postępowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Zamawiający informuje, że pytania oraz odpowiedzi stają się integralną częścią SIWZ i będą wiążące przy składaniu ofert.

Z poważaniem,