

sygnatura postępowania: ZP/2/PN/2019

WYJAŚNIENIE nr 7 do TREŚCI SIWZ

dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego na podstawie art. 134 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych w trybie przetargu nieograniczonego (zamówienia sektorowe) o wartości szacunkowej przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 PZP (443 000 euro) na **Dostawę autobusów elektrycznych i systemu ładowania na rzecz Miejskiego Zakładu Komunikacji w Malborku Sp. z o.o.**

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy z dn. 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2018, poz. 1986 ze zm.), Zamawiający przekazuje treść zapytań z odpowiedziami:

Pytania z dn. 18/10/2019:

Pytanie nr 1:

Wykonawca wnosi o zmianę w Projekcie Umowy w § 1 ust. 1 poprzez skorygowanie omyłki pisarskiej i zastąpienie słowa „vehicule” słowem „vehicle”.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Omyłka pisarska została skorygowana.

Pytanie nr 2:

Wykonawca wnosi o zmianę w Projekcie Umowy w § 4 ust. 5 Projektu Umowy poprzez zastąpienie słów: „w dniu dostawy autobusów” słowami: „najpóźniej w 3 dni robocze od dnia dostawy autobusów”. Uzasadnieniem dla proponowanego wniosku o zmianę jest fakt, że szkolenie pracowników zaplecza technicznego w zakresie obsługi i napraw gwarancyjnych jest dalece bardziej efektywne w sytuacji, gdy pracownicy Zamawiającego mają uprzednio możliwość zapoznania się ze sprzętem i jego specyfikacją. Umożliwi to proponowana przez Wykonawcę zmiana.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Zamawiający wprowadza zmianę § 4 wzoru umowy.



§ 4, punkt 5 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca zobowiązuje się do przeszkolenia na własny koszt 5 pracowników zaplecza technicznego Zamawiającego w zakresie obsługi i napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych dostarczonych autobusów, najpóźniej w trzy dni robocze od dnia dostawy autobusów. Przeszkolenie pracowników nie zwalnia Wykonawcy z obowiązku wykonywania napraw gwarancyjnych. Pracownicy delegowani na szkolenia będą posiadali wymagane specjalistyczne uprawnienia branżowe

”

Pytanie nr 3:

Wykonawca wnosi o zmianę w Projekcie Umowy w § 4 ust. 7 poprzez doprecyzowanie i wskazanie ile dodatkowych szkoleń zrealizowanych ma zostać przez Wykonawcę. Wskazać należy, że zgodnie z obecnym uregulowaniem strony mają każdorazowo uzgadniać sposób kontynuowania szkoleń przez Wykonawcę – nie została zatem określona liczba pożądanych przez Zamawiającego szkoleń; czy to w wariancie wskazania precyzyjnej liczby, czy też przez wskazanie zakresu minimum-maksimum.

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający wprowadza zmianę § 4 wzoru umowy.

§ 4, punkt 7 otrzymuje brzmienie: „Dla zapewnienia ciągłości właściwego poziomu obsługi i eksploatacji autobusów strony każdorazowo uzgadniają sposób kontynuowania szkoleń przez Wykonawcę, nie mniej niż jedno rocznie przez okres gwarancji na cały autobus.”

Pytanie nr 4:

Wykonawca wnosi o dodanie w § 5 Projektu Umowy dodatkowego ustępu o następującej treści: *„Wykonawca i Zamawiający zgodnie wyłączają odpowiedzialność Wykonawcy za wady fizyczne przedmiotu zamówienia.”*. Uzasadnieniem dla proponowanego wniosku o zmianę jest fakt, że zgodnie z regulacją kodeksową możliwe jest w obrocie profesjonalnym wyłączenie odpowiedzialności z tytułu rękojmi bądź jej ograniczenie, co jest zgodne z polityką handlową przyjętą przez Wykonawcę. Zamawiającemu przysługuje natomiast szereg uprawnień wynikających z gwarancji, które pozwolą na skuteczne usuwanie wad i usterek, zapewniając Zamawiającemu efektywną ochronę w tym zakresie. Jednocześnie zauważyć należy, że interesy Zamawiającego będą chronione przez normę art. 558 § 2 k.c., zgodnie z którym wyłączenie lub ograniczenie odpowiedzialności z tytułu rękojmi jest bezskuteczne, jeżeli sprzedawca (w tym wypadku: Wykonawca) wadę podstępnie przez Zamawiającym zatai.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi dodatkowego ustępu w § 5

Pytanie nr 5:

Wykonawca wnosi o zmianę w § 5 ust. 6 Projektu Umowy poprzez zastąpienie słów: „z przepisów o rękojmi” słowami: „z przepisów o rękojmi za wady prawne”. Wniosek ten pozostaje komplementarny do wniosku poprzedzającego.

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 5 ust.. 6

Pytanie nr 6:

Wykonawca wnosi o zmianę w §7 ust. 2 Projektu Umowy poprzez zastąpienie słów: „przez Wykonawcę w terminie określonym” słowami: „przez Wykonawcę z jego winy w terminie określonym”. Wskazać należy, że obecna formuła umowna jest niebywale pojemna i zakłada, że Zamawiający ma prawo naliczyć Wykonawcy karu umowne określone w dalszej części umowy w przypadku nieusunięcia awarii przez Wykonawcę w terminie zagwarantowanym umową. W ocenie Wykonawcy regulacja ta powinna zostać uzupełniona o czynnik zawinienia – w ten sposób Zamawiający będzie mógł naliczać Wykonawcy kary umowne za zawinione przez Wykonawcę nieusunięcie awarii. Uchroni to Wykonawcę przed konsekwencjami zdarzeń od niego niezależnych, w tym od siły wyższej.

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 7 ust.. 2

Pytanie nr 7:

Wykonawca wnosi o zmianę w §8 ust. 7 lit. b) poprzez usunięcie omyłki pisarskiej i zastąpienie słowa: „kwitę” słowem: „kwotę”.

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Omyłka pisarska została skorygowana.

Pytanie nr 8:

Wykonawca wnosi o zmianę w Projekcie Umowy w §9 ust. 1 lit. b) poprzez zastąpienie zastrzeżonej w nim kary umownej za opóźnienie karą umowną za zwłokę. Ponownie zwraca uwagę Wykonawca, że nie sposób obarczać go finansowymi konsekwencjami zdarzeń od niego niezależnych czy też zawinionych przez podmioty trzecie. Kara umowna za opóźnienie takiej

ochrony Wykonawcy nie gwarantuje. Podkreślenia wymaga przy tym fakt, że naliczanie kary za każdy dzień przekroczenia terminu spowoduje szybki jej przyrost, przed czym uchroni zastrzeżenie kary umownej za zwłokę

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 9 ust.. 1 lit. b

Pytanie nr 9:

Wykonawca wnosi o zmianę w Projekcie Umowy w §3 ust. 7 poprzez usunięcie z jego treści słów: „*oraz do zapłaty kar umownych za opóźnienie zgodnie z §9 ust. 1 pkt. B niniejszej umowy*”. – nie znajduje uzasadnienia obarczanie w takiej sytuacji Wykonawcy obowiązkiem zapłaty kary umownej niezależnie od obowiązku dostarczenia autobusu wolnego od wad.

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 3 ust.. 7

Pytanie nr 10:

Wykonawca wnosi o zmianę w Projekcie Umowy w §9 ust. 1 lit. c) poprzez zastąpienie zdania: „za opóźnienie w usunięciu awarii w wysokości 300 zł. za każdy dzień opóźnienia (dni robocze i ustawowo wolne).” zdaniem: „za zwłokę w usunięciu awarii w wysokości 300 zł za każdy dzień zwłoki, przy czym kara ta naliczana być może jedynie w dni robocze”.

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 9 ust.. 1 lit. c)

Pytanie nr 11:

Wykonawca wnosi o zmianę w §9 poprzez dodanie w nim kolejnego ustępu, zgodnie z którym „Zamawiający zapłaci Wykonawcy karę umowną za odstąpienie od umowy z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego w wysokości 10% wartości umowy netto.”. – postanowienie takie będzie korespondować z treścią §9 ust. 1 lit. a) i analogiczną karą umowną zastrzeżoną od Wykonawcy. Pozwoli to zachować ekwiwalentność świadczeń obu stron umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 11:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 9 poprzez dodanie kolejnego ustępu.

Pytanie nr 12:

Wykonawca wnosi o zmianę w §10 ust. 3 Projektu Umowy poprzez zastąpienie słowa: „tyj” słowem: „tej”.

Odpowiedź na pytanie nr 12:

Omyłka pisarska została skorygowana.

Pytanie nr 13:

Wykonawca wnosi o usunięcie z §10 ust. 4 Projektu Umowy zdania: „*Odstąpienie od umowy nie pozbawia możliwości dochodzenia kary umownej z tytułu opóźnienia w dostawie za okres opóźnienia liczony do dnia złożenia oświadczenia o odstąpieniu od umowy*”. – stanowi to bowiem przejaw dwukrotnego karania finansowego za to samo zdarzenie, co nie znajduje żadnego uzasadnienia.

Odpowiedź na pytanie nr 13:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 10 ust.. 4

Pytanie nr 14:

Wykonawca wnosi o zmianę w §10 ust. 6 Projektu Umowy poprzez zastąpienie słowa: „czterech” słowami: „dwóch” oraz słów: „po dwa” słowami: „po jednym”.

Odpowiedź na pytanie nr 14:

W projekcie Umowy zastąpiono słowa: „czterech” słowami: „dwóch” oraz słów: „po dwa” słowami: „po jednym”.

Pytanie nr 15:

Wykonawca wnosi o zmianę w §5 ust. 1 Projektu umowy i dodanie po słowach: „podpisania protokołu odbioru końcowego” słów: „odrębnie dla każdego autobusu”.

W ocenie Wykonawcy okres gwarancji na każdy pojazd liczony być powinien odrębnie, na co pozwoli przygotowanie protokołu odbioru odrębnie dla każdego z autobusów.

Odpowiedź na pytanie nr 15:

Zamawiający wprowadza zmianę § 5 wzoru umowy.



§ 5, punkt 1 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca udziela Zamawiającemu następujących gwarancji licząc od dnia podpisania protokołu odbioru końcowego odrębnie dla każdego autobusu.”

Pytanie nr 16:

Wykonawca wnosi o zmianę w § 10 projektu umowy poprzez dodanie w nim kolejnego ustępu, zgodnie z którym Strony wprowadzą definicję legalną wyrażenia „dni robocze” i zastrzegą, że pod pojęciem tym rozumieją dni od poniedziałku do piątku z wyłączeniem świąt oraz dni ustawowo wolnych od pracy.

Odpowiedź na pytanie nr 16:

Zamawiający dodaje do § 10 ust. 7 o brzmieniu: „Pod pojęciem „dni robocze” rozumie się dni od poniedziałku do soboty z wyłączeniem świąt i dni ustawowo wolnych od pracy.”

Pytanie nr 17:

Wykonawca wnosi o zmianę w § 2 ust. 3 lit. b) poprzez jego usunięcie. Jednocześnie zmianie ulec powinna treść lit. a) ww. ustępu poprzez zastrzeżenie, że wartość **brutto** przedmiotu umowy płatna będzie w terminie 30 dni. Nie znajduje bowiem uzasadnienia regulacja, zgodnie z którą podatek VAT płatny miał być w odroczonym – i to o tyle – terminie.

Odpowiedź na pytanie nr 17:

Zamawiający informuje, iż nie wprowadzi zmiany w § 2 ust. 3 lit.b).

Pytanie nr 18:

Ponadto wnosi Wykonawca o zmianę w §2 ust. 5 Projektu Umowy i jego korektę, albowiem obecna treść nie pozwala na stwierdzenie jaki w istocie był zamysł Zamawiającego – z jednej strony za dzień zapłaty uważać można dzień obciążenia rachunku bankowego Zamawiającego, z drugiej natomiast datę wpływu środków na rachunek Wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie nr 18:

Zamawiający wprowadza zmianę § 2 wzoru umowy.

§ 2, punkt 5 otrzymuje brzmienie: „Za dzień zapłaty uważa się datę wpływu środków na rachunek bankowy Wykonawcy.”

Pytanie nr 19:

Pkt 1.7., ppkt 8)

Wniosek nr 1

Wnioskujemy o następującą zmianę zakresu temperatur: od – 25 do + 40 st. C.

Uzasadnienie wniosku

W warunkach klimatycznych polskich miast temperatury poniżej -25 st. C praktycznie nie występują, a jeśli nawet to jest to sytuacja wyjątkowa i krótkotrwała. Nieuzasadnione jest zatem wymaganie dotyczące przystosowania pojazdu do długotrwałej eksploatacji w temperaturze do -30°C.

Odpowiedź na pytanie nr 19:

Zamawiający uzna propozycje wykonawcy i dokona stosownych zmian w SIWZ.

Po zmianie: 8) Autobus ma być tak skonstruowany, aby możliwa była jego bezawaryjna długotrwała eksploatacja w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od -25oC do +40oC.

Pytanie nr 20:

Pkt 2.1., ppkt 1)

Wniosek nr 2

Wnosimy o uznanie jako równoważnego rozwiązania, w którym blokada ruszenia realizowana jest poprzez wyjęcie przez kierowcę kluczyka ze stacyjki, bez dodatkowego ukrytego włącznika.

Z punktu widzenia kierowcy nieistotne jest, czy autobus posiada dodatkowy włącznik, czy też kierowca użyje kluczyka.

Odpowiedź na pytanie nr 20:

Zamawiający uznaje za równoważne rozwiązanie w którym blokada ruszenia realizowana jest poprzez wyjęcie przez kierowcę kluczyka ze stacyjki, bez dodatkowego ukrytego włącznika. Należy wówczas zapewnić podtrzymane napięcie na autokomputerze po wyciągnięciu kluczyka.

Pytanie nr 21:

Pkt 2.1., ppkt 2)

Wniosek nr 3

Wnosimy o usunięcie tego punktu ze względu na brak możliwości jego realizacji. Awarie mogą mieć przeróżny charakter i w przypadku awarii wielu przypadkach nie da się zagwarantować możliwości awaryjnego zjazdu.

Z kolei awaria umożliwiająca samodzielne poruszanie się pojazdu nie wymaga stosowania dodatkowego przełącznika w tryb awaryjny.

Odpowiedź na pytanie nr 21:

Zamawiający zmienia zapis na: Zalecany przełącznik awaryjny umożliwiający zjazd do zajezdni w przypadku wystąpienia awarii.

Pytanie nr 22:

Pkt 2.4., ppkt 1)

Wniosek nr 4

Wnosimy o modyfikację ww. zapisu i pozostawienie treści jak poniżej:

„Ilość zmagazynowanej energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusu (w pełni obciążonego) przy zasilaniu elektrycznym w warunkach SORT-2 co najmniej 80 km, bez doładowywania baterii.”

Zamawiający powołuje się na warunki testu SORT-2, który jest miarodajnym testem, przeprowadzany w określonych warunkach atmosferycznych. Dodatkowe wymagania np. co do warunków atmosferycznych mogą stać w sprzeczności z warunkami wykonania testu. Powszechnie wiadomym jest, że niezależnie od producenta pojazdu zasięg autobusu bez doładowania obniża się znacznie przy temperaturze np. +30 st C. w stosunku do zasięgu osiąganego przy temperaturze umiarkowanej (np +15 st. C) ze względu na działanie klimatyzacji.

Odpowiedź na pytanie nr 22:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

Pytanie nr 23:

Pkt 2.4., ppkt 3)

Wniosek nr 5

Wnosimy o rezygnację z wymogu sygnalizacji prawidłowego pozycjonowania pojazdu w przypadku zastosowania standardu ładowania OppCharge.

Uzasadnienie wniosku:

W standardzie OppCharge, który stosujemy my oraz wszyscy wiodący europejscy producenci autobusów elektrycznych oraz systemów ładowania, szyny ładujące są zamontowane nad przednią osią pojazdu i pozycjonowanie jest na tyle proste, że nie wymaga stosowania żadnych dodatkowych systemów sygnalizacyjnych.

Wnosimy o uzupełnienie treści ww. pkt poprzez dodanie na końcu zdania:

„W przypadku zastosowania szyn ładujących nad przednią osią pojazdu Zamawiający dopuszcza jako równoważne z sygnalizacją pozycjonowania, zastosowanie innego zewnętrznego elementu ułatwiającego kierowcy prawidłowy podjazd pod stację ładowania (np próg zwalniający)”

Odpowiedź na pytanie nr 23:

Zamawiający uzupełnia treść Pkt 2.4.ppkt.3 o następujący zapis:

Zamawiający dopuszcza jako równoważne z sygnalizacją pozycjonowania, zastosowanie innego zewnętrznego elementu ułatwiającego kierowcy prawidłowy podjazd pod stację ładowania (np próg zwalniający). Po stronie wykonawcy leży dostarczenie niezbędnych elementów i posadowienie ich w okolicy ładowarki umożliwiając prawidłowy podjazd autobusu w sposób gwarantujący prawidłowe pozycjonowanie pojazdu.

Pytanie nr 24:

Pkt 2.4., ppkt 6) i 7)

Wniosek nr 6

Wnosimy o potwierdzenie, że ładowanie typu plug in z punktu 6 i ładowanie zajezdniowe z punktu 7 dotyczą tego samego sposobu ładowania.

Odpowiedź na pytanie nr 24:

Zamawiający potwierdza że ładowanie typu plug in z punktu 6 i ładowanie zajezdniowe z punktu 7 dotyczą tego samego sposobu ładowania.

Pytanie nr 25:

Pkt 3.2. ppkt 3)

Wniosek nr 7

Wnosimy o zmianę zapisu na "zastosowanie czujników poziomowania w zawieszeniu pojazdów oraz zalecany montaż na amortyzatorach systemu znaczników poziomowania"

Uzasadnienie wniosku

Wykonawca w produkowanych przez siebie autobusach stosuje czujniki poziomowania zawieszenia umieszczone przy sterowanych elektronicznym układem poziomującym ECAS miechach. Amortyzatory pełnią funkcje tłumiące i nie odpowiadają bezpośrednio za poziomowanie zawieszenia. Wykonawca nie widzi zatem konieczności stosowania systemu znaczników poziomowania na amortyzatorach.

Odpowiedź na pytanie nr 25:

Zamawiający podtrzymuje zapis

Pytanie nr 26:

Pkt 5.1. ppkt 3)

Wniosek nr 8

Wnosimy o dopuszczenie w miejsce hamulca ciągłego działania rozwiązania polegającego na zastosowaniu hamowania rekuperacyjnego załączanego pedałem hamulca przed zadziałaniem hamulca roboczego.

Uzasadnienie wniosku



Zastosowanie wielostopniowego przełącznika uruchamiającego hamulec ciągłego działania w postaci hamowania elektrodynamicznego (rekuperacyjnego) ma sens głównie w przypadku zjazdu z długich i łagodnych wzniesień. Takie ukształtowanie terenu nie występuje w Malborku. Dodanie wielostopniowego przełącznika niepotrzebnie skomplikowałoby układ hamulcowy pojazdu. Zwłaszcza, że kierowca ma możliwość regulacji siły hamowania rekuperacyjnego za pomocą pedału hamulca.

Odpowiedź na pytanie nr 26:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie nr 27:

Pkt 5.2., ppkt 2)

Wniosek nr 9

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym budowa/konstrukcja niektórych elementów układu pneumatycznego sprawia, że są one odporne na działanie środków chemicznych do posypywania dróg

Uzasadnienie wniosku

Konstrukcja autobusu niskopodłogowego uniemożliwia „schowanie” wszystkich elementów układu pneumatycznego wewnątrz pojazdu i część z nich posiada kontakt z czynnikami zewnętrznymi. Dlatego w naszych pojazdach stosujemy z powodzeniem materiały i zabezpieczenia elementów układu przed zewnętrznymi czynnikami, w tym żrącymi czynnikami chemicznymi do posypywania dróg.

Ponadto wnosimy o dopuszczenie jako równoważne zastosowania przewodów układu z materiałów innych niż stal nierdzewna (np tworzyw sztucznych).

W autobusach elektrycznych z uwagi na brak stref wysokich temperatur z powodzeniem stosujemy przewody z tekalanu (tworzywo sztuczne wysokiej odporności na czynniki zewnętrzne)

Odpowiedź na pytanie nr 27:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie zbiorników odpornych na działanie środków chemicznych czyli o podwyższonej odporności na korozję. Potwierdzamy, że tam gdzie nie ma stref wysokich temperatur możliwe jest stosowanie przewodów niemetalowych.

Pytanie nr 28:

Pkt 5.2., ppkt 4)

Wniosek nr 10

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym układ pneumatyczny jest wyposażony w separator oleju przed osuszaczem powietrza, a dodatkowo osuszacz pełni funkcję separatora oleju i wody.

Jest to rozwiązanie stosowane i sprawdzone w tysiącach autobusów wyprodukowanych przez Wykonawcę.

Odpowiedź na pytanie nr 28:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie nr 29:

Pkt 6.1., ppkt 3)

Wniosek nr 11

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym możliwość uruchomienia kotła grzewczego przez kierowcę jest ograniczona do sytuacji, w której zimny pojazd jest uruchamiany na postoju. **Uzasadnienie wniosku**

Układ ogrzewania i klimatyzacji pojazdu elektrycznego, ze względu na bilans energetyczny (zasięg pojazdu) i komfort pasażerów, jest układem wyjątkowo wrażliwym na nieprawidłowe działanie czynnika ludzkiego. Dlatego należy ograniczyć do minimum ingerencję kierowcy w układ ogrzewania pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 29:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie. Wówczas na dłuższym postoju kierowcy na pętli, układ ogrzewania i klimatyzacji samoistnie musi utrzymać prawidłowo temperaturę w przedziale kierowcy i części pasażerskiej.

Pytanie nr 30:

Pkt 6.1., ppkt 4)

Wniosek nr 12

Wnosimy o potwierdzenie, że zamawiający uzna za niezależny system ogrzewania i klimatyzacji kabiny kierowcy z jednego urządzenie klimatyzacyjnego przestrzeni pasażerskiej, za pomocą przedniej nagrzewnicy (tzw. frontboxu), z niezależnym sterowaniem w obu przestrzeniach, bez dodatkowego urządzenie klimatyzacyjnego kabiny kierowcy.

Rozwiązanie takie jest mniej energochłonne i nie wymaga dodatkowego miejsca na dachu pojazdu, którego praktycznie nie ma z uwagi na ilość zastosowanych urządzeń (baterie, szyny ładujące, klimatyzacja pasażerska).

Odpowiedź na pytanie nr 30:

Zamawiający uzna za niezależny system ogrzewania i klimatyzacji kabiny kierowcy z jednego urządzenie klimatyzacyjnego przestrzeni pasażerskiej, za pomocą przedniej nagrzewnicy (tzw. frontboxu), z niezależnym sterowaniem w obu przestrzeniach, bez dodatkowego urządzenie klimatyzacyjnego kabiny kierowcy.

Pytanie nr 31:

Pkt 6.1., ppkt 7)

Wniosek nr 13

Wnosimy o dopuszczenie jako rozwiązania równoważnego, realizacji funkcji zapewnienia komfortu cieplnego w sposób automatyczny, na podstawie krzywej temperatur.

Uzasadnienie wniosku

Jak już wspomniano powyżej, system kontroli klimatu w naszych autobusach elektrycznych został zaprogramowany automatycznie w sposób zapewniający maksymalny komfort podróżowania w każdych warunkach klimatycznych, przy jednoczesnej optymalizacji zużycia energii z uwagi na zachowanie parametrów jezdnych (zasięgu autobusu). System pracuje w oparciu o krzywą temperatur, i na podstawie odczytów z czujników temperatury na zewnątrz i wewnątrz pojazdu dobiera i uruchamia poszczególne elementy układu (nagrzewnice, piec, klimatyzację, wentylatory itp).

Na podstawie krzywej system dąży do zapewnienia temperatury min. 19 st. C w zakresie temperatur zewnętrznych od wartości „minusowych” do +19 st. C. Następnie system utrzymuje temperaturę równą zewnętrznej w zakresie od 19 do 22 st. C, następnie- stałą temperaturę 22 st. C w zakresie temperatur zewnętrznych od 23 do 27 st. C, a następnie - temperatury o min. 5 st. C. niższej niż na zewnątrz, począwszy od temperatury zewnętrznej powyżej 27 st. C.

Wnosimy o dopuszczenie ww. rozwiązania jako równoważnego.

Odpowiedź na pytanie nr 31:

Zamawiający dopuszcza jako rozwiązania równoważnego, realizacji funkcji zapewnienia komfortu cieplnego w sposób automatyczny, na podstawie krzywej temperatur.

Pytanie nr 32:

Pkt 7.1., ppkt 4)

Wniosek nr 14

Wnosimy o zmianę zapisu dotyczącego umieszczenia tablicy rozdzielczej na następujący”
„umieszczenie tablicy rozdzielczej wewnątrz autobusu w miejscu najmniej narażonym na skutki kolizji drogowych o dogodnym dostępie (zaleca się w przestrzeni pasażerskiej za kabiną kierowcy lub w części sufitowej obok kabiny)”.

Uzasadnienie wniosku

Tablica rozdzielcza w pojazdach wykonawcy umieszczona jest częściowo w kabinie kierowcy nad fotelem kierowcy i brak jest technicznych możliwości przeniesienia jej w całości do przedziału pasażerskiego.

Ponadto wnosimy o zmianę zapisu ostatniego zdania ww. pkt na następujące:

"Dostęp bez konieczności demontażu stałych elementów wyposażenia za pomocą narzędzi"

W naszym rozwiązaniu dostęp do jednej z dwóch tablic rozdzielczych wymaga demontażu pokrywy zamocowanej tak, że jej zdjęcie jest łatwe i nie wymaga narzędzi.

Odpowiedź na pytanie nr 32:

Zamawiający zmienia zapisy PKT.7.1 ppkt.4) na: umieszczenie tablicy rozdzielczej wewnątrz autobusu w miejscu najmniej narażonym na skutki kolizji drogowych o dogodnym dostępie (zaleca się w przestrzeni pasażerskiej za kabiną kierowcy lub w części sufitowej obok kabiny)".

oraz: "Dostęp bez konieczności demontażu stałych elementów wyposażenia za pomocą narzędzi"

Pytanie nr 33:

Pkt 7.1., ppkt 7)

Wniosek nr 15

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania w zakresie sygnałów:

- Klimatyzacji – zamiast na szynie CAN -sygnału w formie „analogowej” (czyli pracę klimatyzacji sygnalizuje podanie napięcia na przewodzie)
- Ogrzewanie - zamiast na szynie CAN zapytajmy o dopuszczenie sygnału w formie „analogowej” (czyli pracę ogrzewania sygnalizuje podanie napięcia na przewodzie)

Z punktu widzenia funkcjonalności dla Zamawiającego nie ma znaczenia, czy sygnały te są dostępne po szynie CAN, czy w inny sposób.

- Praca silników –wnosimy o rezygnację Zamawiającego z wymagania dostępności tego sygnału. W przypadku autobusów elektrycznych praca silników nie jest sygnałem istotnym z punktu widzenia eksploatacji pojazdów. Zamiast tego sygnału proponujemy udostępnić szereg innych istotnych z punktu widzenia eksploatacji sygnałów wynikających ze standardu FMS (np. aktywacja hamulca postojowego czy pozycja pedału przyspieszenia)

Odpowiedź na pytanie nr 33:

Zamawiający dopuszcza równorzędne rozwiązanie w zakresie sygnałów.

Pytanie nr 34:

Pkt 7.2

Wniosek nr 16

Wnosimy o dopuszczenie akumulatorów 2x12V o pojemności 105Ah montowanych na stałe (nie na wysuwanej obudowie).

Uzasadnienie wniosku

Ponieważ te akumulatory są doładowywane z akumulatorów trakcyjnych, nie ma potrzeby ich większej pojemności (oszczędność masy i miejsca), a ze względu na nieduże rozmiary i masę brak jest potrzeby stosowania wysuwanej obudowy.

Ponadto wnosimy o zmianę zapisu nt. odłącznika akumulatorów na następujący: „*zalecany odłącznik akumulatorów elektromagnetyczny*”

Uzasadnienie zmiany

W codziennej eksploatacji pojazdów Wykonawcy akumulatory 24V nie powinny być w ogóle odłączane, więc typ ich wyłącznika nie ma większego znaczenia.

Odpowiedź na pytanie nr 34:

Zamawiający dopuszcza akumulatory 2x12V o pojemności 105Ah montowane na stałe (nie na wysuwanej obudowie).

Pytanie nr 35:

Pkt 8.2., ppkt 2)

Wniosek nr 17

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania, w którym pokrywa boczna akumulatorowa wykonana z tworzywa sztucznego wyposażona jest w równoważne do sprężyny gazowej rozwiązanie stabilnego podtrzymywania pokrywy po jej otwarciu.

Odpowiedź na pytanie nr 35:

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie jako równoważne.

Pytanie nr 36:

Pkt 8.4., ppkt 3)

Wniosek nr 18

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego wykonania sufitu z laminatu odpornego na wilgoć, o niskiej przewodności cieplnej i akustycznej.

Materiał ten jest równoważny z tworzywem sztucznym.

Proponujemy następujący zapis ww. fragmentu:

„Sufit: z tworzywa sztucznego i/lub laminatu odpornego na wilgoć, o niskiej przewodności cieplnej i akustycznej, w kolorze jasnym, cała powierzchnia dachu izolowana.”

Odpowiedź na pytanie nr 36:

Zamawiający dopuszcza jako równoważnego wykonania sufitu z laminatu odpornego na wilgoć, o niskiej przewodności cieplnej i akustycznej.

Pytanie nr 37:

Pkt 8.4., ppkt 4)

Wniosek nr 19

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania, w którym część siedzeń dla pasażerów montowana będzie do ścian bocznych, podestów lub nadkoli.

Z uwagi na konstrukcję autobusu nie jest możliwe zamontowanie wszystkich foteli do ścian bocznych.

Odpowiedź na pytanie nr 37:

Zamawiający dopuszcza mocowanie części foteli do ścian bocznych, podestów lub nadkoli.

Pytanie nr 38:

Pkt 8.5., ppkt 1) i 8)

Wniosek nr 20

Ze względu na maksymalizację bezpieczeństwa osób podróżujących autobusem wnosimy o dopuszczenie automatycznego blokowania otwarcia drzwi przez pasa żera oraz awaryjnego otwarcia drzwi powyżej prędkości 3km/h.

Odpowiedź na pytanie nr 38:

Zamawiający dopuszcza automatyczne blokowania otwarcia drzwi przez pasażera oraz awaryjnego otwarcia drzwi powyżej prędkości 3km/h.

Pytanie nr 39:

Pkt 8.7.

Wniosek nr 21

Wnosimy o zmianę zapisu poprzez wykreślenie słowa „wywiewne”.

Uzasadnienie zmiany

Wywiewanie powietrza z autobusu (oprócz funkcji klimatyzacji) nie wymaga zastosowania wentylacji elektrycznej wywiewnej, gdyż powietrze „ucieka” z pojazdu na zasadzie podciśnienia. Natomiast rolą wentylatorów jest wdmuchiwanie powietrza do pojazdu.

Odpowiedź na pytanie nr 39:

Zamawiający dopuści takie rozwiązanie w którym rolą wentylatorów będzie wdmuchiwanie powietrza.

Pytanie nr 40:

Pkt 8.9., ppkt 6)

Wniosek nr 22

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego z wskaźnikiem obciążenia silnika- wskaźnika przepływu energii elektrycznej.

Z punktu widzenia funkcjonalności taki wskaźnik jest dużo bardziej użyteczny dla prowadzącego pojazd.

Jednocześnie wnosimy o usunięcie wymogu wskaźnika pozycjonowania autobusu pod pantografem w przypadku zastosowania systemu OppCharge (zgodnie z argumentacją do wniosku nr 5.

Odpowiedź na pytanie nr 40:

Zamawiający dopuszcza wskaźnik przepływu energii elektrycznej.

Jeżeli wykonawca wypełni warunki odpowiedzi z wniosku nr 5 wówczas nie będzie wymagany pozycjonowanie pojazdu pod pantografem.

Pytanie nr 41:

Pkt 9.1. ppkt 2) lit. d)

Wniosek nr 23

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania prezentację w miejsce sygnału inicjacji i trwania ładowania - sygnału pokazującego procentowo poziom naładowania baterii, którego wzrost sygnalizuje ładowanie baterii.

Uzasnienie zmiany

Powyżej zaproponowany sygnał poziomemu naładowania jest informacją dużo bardziej wartościową dla Zamawiającego

Odpowiedź na pytanie nr 41:

Zamawiający nie zmieni zapisu.

Pytanie nr 42:

Pkt 9.2.

Wniosek nr 24

Wnosimy o zmianę treści ostatniego zdania ww. pkt na następującą:

„Minimum cztery głośniki do rozmieszczenia równomiernie wewnątrz autobusu.”

Odpowiedź na pytanie nr 42:

Zamawiający dokonał odpowiedniej zmiany.

Pytanie nr 43:

Pkt 10.1., ppkt 4)

Wniosek nr 25

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego lusterka prawego przykrawężnikowego umieszczonego we wspólnej obudowie z lusterkiem prawym sterowanym i podgrzewanym elektrycznie.

Uzasadnienie zmiany

Ze względów praktycznych oraz estetycznych (brak wystającego dodatkowego lusterka) rozwiązanie to jest korzystniejsze dla Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 43:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie nr 44:

Niniejszym zwracamy się z wnioskiem o udzielenie następujących informacji nt. linii komunikacji miejskiej, które będą obsługiwane autobusami elektrycznymi będącymi przedmiotem niniejszego zamówienia:

- ilość pojazdów na danej linii
- max dzienny przebieg 1 pojazdu
- długość linii
- max ilość kursów dziennie
- średnia prędkość pojazdów
- odległość od przystanku początkowego/końcowego do zajezdni
- przebieg roczny 1 pojazdu
- lokalizacja ładowarek w mieście (na trasie/ na krańcówkach)
- odległość między ładowaniami
- dostępny czas pojedynczego ładowania na mieście

Odpowiedź na pytanie nr 44:

- ilość pojazdów na danej linii - 4
- max dzienny przebieg 1 pojazdu - 240 km.
- długość linii - 16 km.
- max ilość kursów dziennie - 51
- średnia prędkość pojazdów - 16 km/h
- odległość od przystanku początkowego/końcowego do zajezdni - 6,5 km.
- przebieg roczny 1 pojazdu - 70 000 km.
- lokalizacja ładowarek w mieście (na trasie/ na krańcówkach) - 1 ładowarka na krańcówce
- odległość między ładowaniami - 65 km.
- dostępny czas pojedynczego ładowania na mieście - max. – 30 min, min – 5 min.

Pytania z dnia 27.10.2019 r.

Pytanie nr 45:

Par. 7 ust. 1

Wniosek nr 2

Wniosimy o wyłączenie z 5-dniowego okresu usuwania awarii:

a) napraw powypadkowych które z reguły, z uwagi na skomplikowany zakres, trwają znacznie dłużej niż 5 dni;

b) Skomplikowanych technologicznie poważnych napraw, które wymagają uzgodnienia długości ich trwania

Odpowiedź na pytanie nr 45:

Zamawiający wprowadza zmianę § 7 wzoru umowy.

§ 7, punkt 1 otrzymuje brzmienie: „Wykonawca usunie awarię w ciągu 5 dni roboczych od momentu przekazania informacji email-em z wyłączeniem napraw powypadkowych i skomplikowanych technologicznie poważnych napraw, które wymagają uzgodnienia długości ich trwania.”

Pytanie z dnia 28.10.2019 r.

Pytanie nr 46:

Wniosek

Wnosimy o rezygnację z wymogu objęcia systemem automatycznego gaszenia obszarów sprężarki i zbiornika paliwa.

Odpowiedź na pytanie nr 46:

Zamawiający nie zmienia wymagań dotyczących systemu gaśniczego.

Miejski Zakład Komunikacji w Malborku
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
82-200 Malbork, ul. Gen. de Gaulle'a 71
tel. (055) 647-85-50, 647-85-51

P R E Z E S
Malgorzata Zemlik