

Odpowiedzi na zapytania Wykonawców nr 3-8**Pytanie nr 1**

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ

Par. 1 ust 16

Zapis ten jest nieprecyzyjny, prosimy o doprecyzowanie, co Zamawiający ma na myśli.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający precyzuje, że zapis ten dotyczy wyłącznie usług i dostaw dotyczących wykonania przedmiotu umowy, jak np. zakupu ubezpieczenia pojazdów do jazd próbnych, zakupu paliwa potrzebnego do jazd próbnych itp.

Pytanie nr 2

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ

Par. 4 ust 6

W celu zabezpieczenia interesów zarówno Zamawiającego, jak i Wykonawcy wnosimy o zmianę zapisu tak, by ekspertyza była opinią, a nie ostatecznym i wiążącym rozstrzygnięciem oraz by biegły był wybierany wspólnie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmiany.

Pytanie nr 3

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ

Par. 8 ust 2

Zwracamy się z prośbą o możliwość wystawienia faktur częściowych po odbiorze każdego pojazdu osobno. Jeżeli odbiór jednego pojazdu zostanie przedłużony (np. z powodu drobnej wady), Wykonawca nie otrzyma wynagrodzenia za żadnego z nich.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmiany i nie dopuszcza odbiorów częściowych.

Pytanie nr 4

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ

Par. 8 ust 3

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, że nieistotne wady lub drobne braki nie wstrzymują możliwości fakturowania. Podstawą wystawienia faktury jest podpisanie protokołu bez uwag Zamawiającego. Jeśli Zamawiający wpisze nawet drobną uwagę do protokołu (np. „brak jednej instrukcji papierowej”), to Wykonawca nie może wystawić faktury.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmiany i wyjaśnia, że w gestii wykonawcy leży dochowanie wszelkich starań, aby dostarczony przedmiot zamówienia był bez wad i usterek, a zamawiany towar

winien przed przedstawieniem do odbioru być drobiazgowo i dokładnie sprawdzony przez Wykonawcę, co uchroni go przed ryzykiem niezachowania terminu kompletnej realizacji zamówienia.

Pytanie nr 5

Dotyczy: Załącznik nr 2 do SWZ

Załącznik nr 5 do umowy – Zasady odbioru autobusu elektrycznego, pkt II ppkt 8

Zwracamy się z prośbą o rozróżnienie wad fizycznych na wady istotne i nieistotne.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmiany.

Pytanie nr 6

Jako potencjalny Wykonawca zwracamy się z pytaniem czy Zamawiający potwierdza, że w celu umożliwienia Wykonawcy należytego wykonania umowy, w terminie do 60 dni przed ostatecznym terminem realizacji zamówienia zagwarantuje:

- wykonanie przyłącza elektroenergetycznego umożliwiającego podłączenie stacji ładowania,
- wykonanie zabezpieczeń urządzenia przed uszkodzeniami mechanicznymi w rozumieniu § 8 rozporządzenia Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i sposobu odprowadzania wód opadowych, jeżeli warunki otoczenia urządzenia tego wymagają - dostarczenie rysunku wraz z opisem:

- a) miejsca usytuowania urządzenia, w szczególności względem obszarów ruchu drogowego, ruchu pieszego, stanowisk postojowych do ładowania pojazdów, stref zagrożenia wybuchem,

- b) zastosowanych zabezpieczeń urządzenia przed uszkodzeniami mechanicznymi w rozumieniu § 8 rozporządzenia Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego i sposobu odprowadzania wód opadowych, jeżeli warunki otoczenia urządzenia tego wymagają;

- dostarczenie schematu zasilania urządzenia, w szczególności ze wskazaniem wyposażenia punktu ładowania umożliwiającego połączenie pojazdu z punktem ładowania i pobór energii elektrycznej przez ten pojazd (osprzęt zasilający), wielkości i rodzaju zabezpieczeń, rodzaju i typu przewodów zasilających;

- dostarczenie kopii protokołu odbioru technicznego instalacji elektrycznej lub przyłącza elektroenergetycznego;

- montaż licznika energii elektrycznej?

W przypadku niedotrzymania terminu przez Zamawiającego, wnioskujemy o wprowadzenie możliwości odbioru przedmiotu umowy bez uzyskania pozytywnego wyniku badania wstępnego stacji ładowania przez Urząd Dozoru Technicznego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wskazuje, iż przedmiotem zamówienia jest dostawa autobusów wraz z mobilnymi ładowarkami. W ramach obecnego zamówienia Zamawiający nie przewiduje wykonania infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych. Zamawiający wskazuje jednocześnie, iż dysponuje niezbędnymi warunkami przyłączeniowymi i zdolnościami technicznymi w celu realizacji funkcji ładowania autobusów elektrycznych przy pomocy dostarczonych w ramach zamówienia mobilnych stacji ładowania.

Pytanie nr 7

Czy zamawiający dopuszcza instalację ekranu dotykowego LCD do obsługi procesu ładowania zamiast fizycznych przycisków.

Większość producentów stacji ładowania do obsługi stacji stosuje wyświetlacze LCD zamiast przycisków.

Wymóg fizycznych przycisków mocno ogranicza konkurencyjność

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza instalację ekranu dotykowego LCD do obsługi procesu ładowania.

Zamawiający dokonuje zmiany Załącznika nr. 1 do SWZ VII Infrastruktura ładowania punkt 7. podpunkt m.

BYŁO:

Stacja ładowania będzie posiadać podświetlenie klawiszy panelu sterowania umożliwiające korzystanie z niej w godzinach wieczornych, nocnych i porannych.

JEST:

Stacja ładowania będzie posiadać podświetlenie klawiszy panelu sterowania lub panelu LCD umożliwiające korzystanie z niej w godzinach wieczornych, nocnych i porannych. Zamawiający dopuszcza zastosowanie panelu LCD zamiast przycisków fizycznych.

Pytanie nr 8

Czy zamawiający dopuszcza obudowę stacji wykonaną z aluminium?

Aluminium w żadnych warunkach nie podlega korozji więc jest najlepszym materiałem do wykonania obudowy do zastosowań zewnętrznych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie obudowy stacji ładowania wykonaną z aluminium.

Pytanie nr 9

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobus, w którym układ klimatyzacji z funkcją ogrzewania przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy realizowany jest przy użyciu jednego kompresora (sprężarki), przy czym zapewniona jest pełna możliwość niezależnego sterowania temperaturą i programowania warunków klimatycznych w przestrzeni pasażerskiej oraz w kabinie kierowcy, a oferowane rozwiązanie spełnia wszystkie pozostałe wymagania określone w Załączniku nr 1 do SWZ czyli Opisie przedmiotu zamówienia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza spełnienie wymogów w załączniku nr 1 do SWZ XV punkt 4 a.

Pytanie nr 10

Czy Zamawiający akceptuje autobus wyposażony w system wspomagania ładowania, który podczas wstępnego ogrzewania lub chłodzenia zapobiega spadkowi poziomu naładowania akumulatora (SOC) poniżej 96%?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza spełnienie wymogów określonych w załączniku nr 1 do SWZ VI Magazynowanie energii elektrycznej - baterie trakcyjne punkt 17.

Pytanie nr 11

Załącznik nr 1 do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, XXI. Pozostałe wymagania 6. System kamer 360 – wyposażony w osobny monitor zainstalowany w kabinie kierowcy realizujący obraz z kamer wokół pojazdu.

Pytanie: Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający opisując system 360 wymaga systemu dedykowanego do branży autobusowej służącego do poprawy bezpieczeństwa, który eliminuje martwe strefy pojazdu.

System wizyjny 360 musi być wyposażony w oddzielny rejestrator oraz monitor do ciągłego, niezakłócanego podglądu dla kierowcy, na tym monitorze nie mogą być wyświetlane komunikaty z SIP.

System zbudowany jest w oparciu o 4 kamery nagrywające w jakości FULL HD wykonane wg normy IP69K, monitora min. 10" oraz komputer (ECU z normą IP30) obsługujący obraz 360°, tzw. „widok z lotu ptaka”. Kamery mają ultra szeroki kąt widzenia 190 x 130°, aby poprzez ich odpowiednią kalibrację wyeliminować martwe strefy wokół pojazdu i widzą po horyzont, z wbudowaną AI (sztuczną inteligencją), gdzie algorytm wykrywa na żywo człowieka. Ekran kierowcy ma generować ostrzeżenie wizualne i dźwiękowe po wykryciu człowieka przez kamerę (pieszego, rowerzysty, kierowcy hulajnogi lub motocyklisty) z wykorzystaniem algorytmów dedykowanej sztucznej inteligencji. System musi pracować prewencyjnie z uwzględnieniem mechanizmu predykcji wtargnięcia człowieka w strefę ruchu pojazdu. Dodatkowo, system wyposażony jest w 4 kamery IP wewnętrzne o szerokim kącie widzenia minimum 135° rejestrujących przestrzeń pasażerską oraz kabinę kierowcy. Rejestrator z wbudowanym dyskiem SDD o pojemności min 2TB dedykowany do branży Automotive, posiadający odporność na wibracje oraz homologacje R10 umożliwiającą montaż na pojazdach. Rejestrator posiada również wbudowaną dodatkową kartę pamięci SDXC 32GB (czarna skrzynka), nagrywa każdy z 8 kanałów oddzielnie dając Zamawiającemu możliwość podglądu on-line (na żywo) oraz dostęp, za pośrednictwem przeglądarki internetowej, do chmury z historią nagrań. Rejestrator posiada system kodowania obrazu min. AHD oraz dodatkowo posiada funkcję automatycznego podgrzewania dysku, aby poprawnie pracować w temperaturach od -40°C do +70°C. Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że wymaga systemu spełniającego powyższe warunki.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ i jednocześnie wskazuje, iż realizacja funkcji systemu kamer 360 może odbywać się zgodnie z przedstawionym schematem w celu zapewnienia funkcjonalności w autobusach objętych postępowaniem.

Pytanie nr 12

W nawiązaniu do punktu 16, rozdziału XXIII, załącznika nr 1 do SWZ, zwracamy się z wnioskiem o akceptację rozwiązania podglądu z kamer na ekranie dodatkowym z wejściem CVBS lub AHD. W razie potrzeby stosowny przewód/adapter zostanie dostarczony Zamawiającemu przez Wykonawcę.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje rozwiązanie, jednocześnie dokonuje zmiany Załącznika nr 1 do SWZ rozdziału XXIII punkt 16

BYŁO:

Możliwość podglądu online obrazu video z dowolnej kamery realizowanej na ekranie dodatkowego monitora z wejściem VGA lub Ethernet

JEST:

Możliwość podglądu online obrazu video z dowolnej kamery realizowanej na ekranie dodatkowego monitora z wejściem VGA, Ethernet, CVBS lub AHD.

Pytanie nr 13

W nawiązaniu do podpunktu "i", punkt 4, rozdziału XXIII, załącznika nr 1 do SWZ, zwracamy się z wnioskiem o akceptację zastosowania interfejsu komunikacyjnego ethernet/ethernet (RJ45).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje przedstawione rozwiązanie.

Jednocześnie dokonuje zmiany Załącznika nr 1 do SWZ rozdziału XXIII punkt 4 i.

BYŁO:

Interfejs komunikacyjny - Ethernet, złącze M12-D.

JEST:

Interfejs komunikacyjny - Ethernet, złącze M12-D lub RJ45.

Pytanie nr 14

W Załączniku Nr 1 do SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, w Rozdziale „Wymagania stawiane pojazdom”, w punktach 6.a) i 6.b) Zamawiający określił następujące wymagania: „Pojazd spełnia wymogi homologacji pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (Regulamin nr 66 EKG ONZ, (Dz. U. UE L z dnia 30 marca 2011 r.))” oraz

„b) Pojazd zachowuje wymogi w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego (zgodnie z Regulaminem nr 29 EKG ONZ, (Dz. U. UE L z dnia 20 listopada 2010 r.))”.

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu Wykonawcę, który zaoferuje autobusy posiadające certyfikat potwierdzający spełnienie wymagań Regulaminu Nr 66 EKG ONZ oraz legitymującego się deklaracją producenta, że wyniki przeprowadzonego dla oferowanego pojazdu testu A metodą MES (metoda elementów skończonych – analiza dynamiczna elementów skończonych) potwierdzają, że oferowany autobus spełnia wymagania Regulaminu Nr 29 EKG ONZ?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ i wskazuje, iż wymaga pojazdów spełniających wymogi regulaminy 29 i 66 EKG ONZ. Zamawiający potwierdza, iż posiadanie certyfikatu spełni wymagania Załącznika nr 1 do SWZ.

Pytanie nr 15

W Załączniku Nr 1 do SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, w pkt. X „Zawieszenie” ust. 2 Zamawiający wymaga, między innymi:

„Zawieszenie przednich kół niezależne.”

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu Wykonawcę, który zaoferuje autobusy wyposażone w pneumatyczne, zależne zawieszenie przednie (belka sztywna)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ wskazując jednocześnie, iż nie dopuści autobusów wyposażonych w zawieszenie przednie typu zależnego.

Pytanie nr 16

W Załączniku Nr 1 do SWZ „Opis przedmiotu zamówienia”, w pkt. XIV „Koła i ogumienie” ust. 1 Zamawiający wymaga:

„Obręcze kół - felgi aluminiowe polerowane na wysoki połysk.”

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu Wykonawcę, który zaoferuje autobusy wyposażone w felgi stalowe o połysku metalicznym charakteryzujące się większą trwałością i odpornością na zimowe środki utrzymania dróg od felg aluminiowych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ wskazując jednocześnie, iż nie dopuści autobusów wyposażonych w felgi stalowe.

Pytanie nr 17

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy bez wyciągów dachowych? Autobusy są wyposażone w klimatyzację dachową z funkcją grzania, która pełni również rolę wymiennika powietrza w pojeździe. Konstrukcja autobusu nie pozwala na umieszczenie wyciągów dachowych gdyż na dachu umieszczone są baterie oraz urządzenie klimatyzatora.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuści autobusy bez wyciągów dachowych i dokona modyfikacji załącznika nr. 1 do SWZ

BYŁO:

Autobus ma być w co najmniej 2 wyciągi dachowe, z funkcją wietrzenia i wywiewu wnętrza pojazdu , elektrycznie sterowane z kabiny kierowcy.

JEST:

Autobus wyposażony w co najmniej 2 wyciągi dachowe z funkcją wietrzenia i wywiewu wnętrza pojazdu, elektrycznie sterowane z kabiny kierowcy. Zamawiający dopuszcza realizację funkcji wyciągów poprzez system klimatyzacji/ogrzewania zainstalowany w pojeździe.

Pytanie nr 18

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy, w których drugie drzwi otwierane są do wewnątrz?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ wskazując jednocześnie, iż nie dopuści drzwi drugich otwieranych do wewnątrz.

Pytanie nr 19

Czy Zamawiający dopuści do przetargu autobusy które nie posiadają system detekcji deszczu aktywującego automatycznie wycieraczki szyby czołowej?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy załącznika nr 1 do SWZ XXII Systemy bezpieczeństwa punkt. 10

Pytanie nr 20

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobus wyposażony w system wspomagania ładowania, który podczas wstępnego ogrzewania lub chłodzenia zapobiega spadkowi poziomu naładowania akumulatora (SOC) poniżej 96%?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza spełnienie wymogów określonych w załączniku nr 1 do SWZ VI Magazynowanie energii elektrycznej - baterie trakcyjne punkt 17.

Pytanie nr 21

W nawiązaniu do punktu 12 rozdziału VI załącznika nr 1 do SWZ, zwracamy się z wnioskiem o akceptację rozwiązania, zgodnie z którym Zamawiający będzie miał dostęp do danych dotyczących poziomu energii oraz jej średniego zużycia z poziomu pulpitu pojazdu. Informacje dotyczące poziomu wyeksploatowania magazynów energii będą mogły zostać zweryfikowane przez Zamawiającego za pomocą narzędzi diagnostycznych dostarczonych przez Wykonawcę lub poprzez wezwanie Wykonawcy do przeprowadzenia stosownej weryfikacji i przedstawienia raportu w tym zakresie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje przedstawione rozwiązanie dokonując jednocześnie modyfikacji załącznika nr 1 do SWZ rozdziału VI punkt 12

BYŁO:

W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci trwałej (zachowującej zapisane dane nawet po odłączeniu zasilania) informacji dotyczących:

- a) energii przyjętej i zużytej z każdego magazynu energii.
- b) aktualnej użytecznej energii w kWh dostępnej w poszczególnych modułach magazynów energii oraz sumarycznie w pojeździe.

Zamawiający ma mieć pełen dostęp do stanu liczników w pojeździe (odczyt na pulpicie) lub/i za pomocą komputera PC z przeglądarką internetową w poszczególnych magazynach, oraz dodatkowo z wykorzystaniem systemu rejestracji danych jako wpis np. do pliku CSV umożliwiający przegląd historycznych wartości z całego okresu obowiązywania gwarancji. Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu.

JEST:

W celu kontroli stanu wyeksploatowania magazynów energii wymaga się zliczania oraz rejestrowania w pamięci trwałej (zachowującej zapisane dane nawet po odłączeniu zasilania) informacji dotyczących:

- a) energii przyjętej i zużytej z każdego magazynu energii.
- b) aktualnej użytecznej energii w kWh dostępnej w poszczególnych modułach magazynów energii oraz sumarycznie w pojeździe.

Zamawiający ma mieć pełen dostęp do danych poprzez komputer PC z przeglądarką internetową lub poprzez urządzenie diagnostyczne dostarczone przez Wykonawcę. System rejestracji danych musi umożliwiać zapis danych jako wpis np. do pliku CSV umożliwiający przegląd historycznych wartości z całego okresu obowiązywania gwarancji.

Ewentualna wymiana urządzenia pełniącego funkcję zliczania energii powinna zostać udokumentowana, stany liczników przepisane do nowego urządzenia, protokoły wykonanych czynności przekazane Zamawiającemu.

Pytanie Wykonawcy nr 22

W nawiązaniu do punktu 1 rozdziału XII załącznika nr 1 do SWZ, zwracamy się z wnioskiem o akceptację układu centralnego smarowania o ciśnieniu roboczym 40 barów. Zwracamy uwagę, że ciśnienie na poziomie 70 barów jest wartością bardzo wysoką, stosowaną zazwyczaj w maszynach przemysłowych, i nie jest wymagane do prawidłowego działania komponentów autobusu miejskiego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje przedstawione rozwiązanie jednocześnie dokonując modyfikacji załącznika nr 1 do SWZ rozdziału XII punkt 1

BYŁO:

Autobus ma być wyposażony w układ centralnego smarowania o stałym (nieprogresywnym) ciśnieniu roboczym)), minimum 70 bar, o ile występują jakieś stałe punkty smarownicze podwozia, w przypadku jego montażu, na pulpicie kierowcy ma być sygnalizacja awarii systemu, rezerwie smaru w zasobniku, spadku ciśnienia oraz niesprawności układu sygnalizacji. Zamawiający nie wymaga systemu centralnego smarowania w przypadku zastosowania systemów bezobsługowych.

JEST:

Autobus ma być wyposażony w układ centralnego smarowania o stałym (nieprogresywnym) ciśnieniu roboczym)), minimum 40 bar, o ile występują jakieś stałe punkty smarownicze podwozia, w przypadku jego montażu, na pulpicie kierowcy ma być sygnalizacja awarii systemu, rezerwie smaru w zasobniku, spadku ciśnienia oraz niesprawności układu sygnalizacji. Zamawiający nie wymaga systemu centralnego smarowania w przypadku zastosowania systemów bezobsługowych.

Pytanie Wykonawcy nr 23

W nawiązaniu do punktu 3 rozdziału XIII załącznika nr 1 do SWZ, zwracamy się z wnioskiem o rezygnację z wymogu funkcji doświetlania zakrętów. Funkcja ta znacząco komplikuje system oświetlenia pojazdu, co przekłada się zarówno na wzrost kosztów, jak i późniejszą eksploatację. Oferowane przez nas autobusy wyposażone są w oświetlenie LED, które zapewnia wysoki poziom widoczności zarówno w warunkach miejskich, jak i podmiejskich.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę na rezygnację z wymogu dokonując jednocześnie modyfikacji załącznika nr 1 do SWZ rozdziału XIII punkt 3

BYŁO:

Autobus ma być wyposażony w oświetlenie aktywowane podczas skrętu pojazdu doświetlające przestrzeń przed pojazdem działające jednocześnie w przypadku załączonych świateł mijania.

JEST:

Autobus ma być wyposażony w oświetlenie aktywowane podczas skrętu pojazdu doświetlające przestrzeń przed pojazdem działające jednocześnie w przypadku załączonych świateł mijania. Zamawiający dopuszcza rezygnację z wyposażenia pojazdu w oświetlenie doświetlające przestrzeń

przed pojazdem podczas skrętu w przypadku zastosowania świateł mijania i drogowych w technologii LED.

**Kierownik
Wydziału Inwestycji
i Funduszy Strukturalnych
mgr Agnieszka Grzymek**

(podpisano elektronicznie)