Opole, dnia 22.08.2022 r.

ZO.2521-10/2022

**Wykonawcy w postępowaniu**

*Dotyczy: postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego o wartości przekraczającej 431.000 euro, jako zamówienie sektorowe, z zastosowaniem ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2021 r.poz.1129 z późn. zm.) na dostawę 8 szt. fabrycznie nowych autobusów miejskich niskopodłogowych o napędzie elektrycznym wraz z dostawą i montażem urządzeń infrastruktury ładowania.*

**Odpowiedzi na pytania oraz informacja o wizji lokalnej**

**Pytanie nr 1:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.1. Wymagania ogólne

W dniu dzisiejszym liczącymi się wersjami protokołów są OCPP 1.6-J oraz ew. OCPP 2.0.1 (OCPP 1.6-J jest w tej chwili powszechnie stosowanym protokołem dla systemów stosowanych przez operatorów autobusów.). Czy Zamawiający wyraża zgodę na to, aby stacja ładowania była kompatybilna z dowolnym systemem zarządzania zgodnym z OCPP 1.6 w wersji J (JSON)? Wykonawca informuje, że komunikacja z wykorzystaniem WEBSOCKET (o której mowa w wersji OCPP 1.6-J) jest obecnie jedyną powszechnie stosowaną (w przeciwieństwie do SOAP).”

**Odpowiedź:**

Zamawiający posiada system zarządzania EOS firmy Ekoenergetyka Polska SA i wymaga kompatybilności ładowarki z tym systemem zarządzania. System zarządzania jest zgodny z OCPP 1.6 w wersji J. Poszczególne ładowarki do systemu włączać będzie Zamawiający, niemniej jednak ciężar zapewnienia współpracy ładowarek z ww. systemem leży po stronie Wykonawcy.

**Pytanie nr 2:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.3. Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego

System zarządzania i monitorowania stacjami ładowania posiada funkcję - zgodnie z protokołem OCPP - zdalnego odczytu wskazań licznika energii na początku procesu ładowania, w trakcje trwania procesu ładowania oraz po zakończeniu procesu ładowania. Czy Zamawiający akceptuje powyższe rozwiązanie zdalnego odczytu wskazań licznika?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 3:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.3. Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego

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:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie osobnego urządzenia w postaci routera pod warunkiem umieszczenia go wewnątrz ładowarki oraz spełnienia wszystkich funkcjonalności opisanych w OPZ w zakresie łączności.

**Pytanie nr 4:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.3. Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego

Prosimy o rozważenie odstąpienia od wymogu autoryzacji użytkownika (np. 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 jednocześnie wskazuje, że ryzyko polegające na ładowaniu nieuprawnionego pojazdu jest bardzo małe, ponieważ każdy pojazd jest weryfikowany/autoryzowany na podstawie EVCC ID z kontrolera w pojeździe. Dodatkowa autoryzacja w przypadku ładowarek pantografowych znacznie wydłuży proces ładowania, co nie jest sytuacją pożądaną w przypadku ładowarek szybkich.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody.

**Pytanie nr 5:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 1.1. Wymagania ogólne

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:**

Patrz odpowiedź pytanie nr 3.

**Pytanie nr 6:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.2. Parametry elektryczne ładowarek stacjonarnych

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że Zamawiający ma świadomość, iż w przypadku jednoczesnego ładowania dwóch pojazdów płynna regulacja mocy jednego lub drugiego złącza będzie możliwa w przedziale od 0 do 60kW.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, przy czym domyślną mocą ładowania w przypadku podłączenia dwóch autobusów jest moc po około 60kW na każdym złączu.

**Pytanie nr 7:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.2. Parametry elektryczne ładowarek stacjonarnych

System zarządzania i monitorowania stacjami ładowania posiada funkcję - zgodnie z protokołem OCPP - zdalnego odczytu wskazań licznika energii na początku procesu ładowania, w trakcje trwania procesu ładowania oraz po zakończeniu procesu ładowania. Czy Zamawiający akceptuje powyższe rozwiązanie zdalnego odczytu wskazań licznika?”

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź pytanie nr 2.

**Pytanie nr 8:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.2. Parametry elektryczne ładowarek stacjonarnych

W dniu dzisiejszym liczącymi się wersjami protokołów są OCPP 1.6-J oraz ew. OCPP 2.0.1 (OCPP 1.6-J jest w tej chwili powszechnie stosowanym protokołem dla systemów stosowanych przez operatorów autobusów). Czy Zamawiający wyraża zgodę na to, aby stacja ładowania była kompatybilna z dowolnym systemem zarządzania zgodnym z OCPP 1.6 w wersji J (JSON)? Wykonawca informuje, że komunikacja z wykorzystaniem WEBSOCKET (o której mowa w wersji OCPP 1.6-J) jest obecnie jedyną powszechnie stosowaną (w przeciwieństwie do SOAP).”

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź pytanie nr 1.

**Pytanie nr 9:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.2. Parametry elektryczne ładowarek stacjonarnych

Prosimy o rozważenie odstąpienia od wymogu autoryzacji użytkownika (np. 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 jednocześnie wskazuje, że ryzyko polegające na ładowaniu nieuprawnionego pojazdu jest bardzo małe, ponieważ każdy pojazd jest weryfikowany/autoryzowany na podstawie EVCC ID z kontrolera w pojeździe. Z uwagi na instalację stacji na zajezdni, która jest terenem zamkniętym, istnieje nikłe prawdopodobieństwo nieautoryzowanego procesu ładowania.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody.

**Pytanie nr 10:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.2. Parametry elektryczne ładowarek stacjonarnych

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

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza. Należy jednak zauważyć, że autobusy użytkowane przez Zamawiającego muszą mieć możliwość skutecznego i efektywnego ładowania z dostarczonych przez Wykonawcę stacji, wraz z możliwością śledzenia przebiegu procesu ładowania i parametrów ładowania. Zapewnienie tego leży po stronie Wykonawcy.

**Pytanie nr 11:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 3. Ładowarka mobilna 3.1 Wymagania Ogólne

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:**

Patrz odpowiedź pytanie nr 3.

**Pytanie nr 12:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 3. Ładowarka mobilna 3.1 Wymagania Ogólne

W dniu dzisiejszym liczącymi się wersjami protokołów są OCPP 1.6-J oraz ew. OCPP 2.0.1 (OCPP 1.6-J jest w tej chwili powszechnie stosowanym protokołem dla systemów stosowanych przez operatorów autobusów). Czy Zamawiający wyraża zgodę na to, aby stacja ładowania była kompatybilna z dowolnym systemem zarządzania zgodnym z OCPP 1.6 w wersji J (JSON)? Wykonawca informuje, że komunikacja z wykorzystaniem WEBSOCKET (o której mowa w wersji OCPP 1.6-J) jest obecnie jedyną powszechnie stosowaną (w przeciwieństwie do SOAP).”

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź pytanie 1.

**Pytanie nr 13:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 3. Ładowarka mobilna 3.1 Wymagania Ogólne

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

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź pytanie nr 10.

**Pytanie nr 14:**

„Dotyczy: Wzór umowy 26.07.2022 § 7 ust. 16

Prosimy o wydłużenie czasu na naprawę stacji ładowania z 48 godzin na 72 godziny. Wydłużenie czasu na naprawę wiązało się będzie ze znacznym obniżeniem kosztów gwarancji.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody.

**Pytanie nr 15:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.3 Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego

Z uwagi na charakterystykę działania modułów mocy, maksymalny prąd ładowania w zależności od producenta osiągany jest od pewnego progu napięciowego i nigdy nie występuję od najniższego napięcia wyjściowego, W związku z powyższym Wykonawca prosi o wykreślenie zapisu*: „Maksymalny prąd wyjściowy musi być osiągalny od najniższego napięcia wyjściowego stacji ładowania*””

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie.

W związku z powyższym Zamawiający informuje o zmianie treści *załącznika nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.3 Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego* w ww. zakresie poprzez wykreślenie zapisu: „Maksymalny prąd wyjściowy musi być osiągalny od najniższego napięcia wyjściowego stacji ładowania”.

**Pytanie nr 16:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.1. Wymagania ogólne

Z uwagi na optymalizację systemu wentylacji wewnątrz ładowarki, Wykonawca prosi o dopuszczenie ładowarek o wymiarach wysokości ~ 2000 mm”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie.

W związku z powyższym Zamawiający informuje o zmianie treści *załącznika nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.1. Wymagania ogólne* w ww. zakresie w sposób następujący:

Było:

„− wysokość stacji ładowania 1500mm + 10%”

Jest:

„− wysokość stacji ładowania 1500mm÷2000mm + 10%”

**Pytanie nr 17:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.1. Wymagania ogólne

Czy Zamawiający zgodzi się na rozwiązanie w którym zespoły przycisków sterowania zastąpione zostaną wyświetlaczem dotykowym ze zintegrowanym czytnikiem RFiD?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na integrację czytnika RFID z panelem dotykowym oraz zastąpienie nim przycisków fizycznych pod warunkiem, że panel dotykowy będzie spełniał następujące normy wodoszczelności min. IP67 oraz odporności na uszkodzenia fizyczne min. IK07 oraz był odpowiednio podświetlony umożliwiając wygodną i bezproblemową obsługę. Dodatkowo panel dotykowy powinien być możliwy do obsługi w rękawiczkach. Zamawiający wymaga jednak, aby przycisk bezpieczeństwa był przyciskiem mechanicznym.

**Pytanie nr 18:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.2. Parametry elektryczne ładowarek stacjonarnych

Z uwagi na charakterystykę działania modułów mocy, maksymalny prąd ładowania w zależności od producenta osiągany jest od pewnego progu napięciowego i nigdy nie występuję od najniższego napięcia wyjściowego. W związku z powyższym Wykonawca prosi o wykreślenie zapisu: *„Maksymalny prąd wyjściowy musi być osiągalny od najniższego napięcia wyjściowego stacji ładowania”.”*

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie.

W związku z powyższym Zamawiający informuje o zmianie treści *załącznika nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.2. Parametry elektryczne ładowarek stacjonarnych* w ww. zakresie poprzez wykreślenie zapisu: „Maksymalny prąd wyjściowy musi być osiągalny od najniższego napięcia wyjściowego ładowarki”.

**Pytanie nr 19:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.1. Wymagania ogólne Prosimy o informację, czy rozdzielnica nn w stacji transformatorowej zostanie odpowiednio przygotowana? Czy zostanie przygotowane odpowiednie pole odpływowe do podpięcia kabli zasilających stację ładowania?”

**Odpowiedź:**

Rozdzielnica nn w stacji transformatorowej będzie dedykowana do zasilania ładowarki pantografowej i zostanie odpowiednio przygotowana.

**Pytanie nr 20:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.1. Wymagania ogólne

Prosimy o informację, czy kable zasilające stację ładowania będą ułożone przez Zamawiającego, czy Wykonawca w ramach wykonania zadania musi wykonać prace budowlane wraz z ułożeniem odpowiednie okablowania? Jeśli tak, prosimy o informację, czy w stacji transformatorowej będzie dostępny odpowiedni przepust kablowy?”

**Odpowiedź:**

Wykonawca musi wykonać prace budowlane wraz z ułożeniem odpowiedniego okablowania oraz wprowadzeniem przez przepust i podłączeniem w stacji transformatorowej.

**Pytanie nr 21:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.2. Instalacja teletechniczna

Prosimy o informację, jaką długość trasy telekomunikacyjnej należy zdemontować?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że fragment trasy:

* zewnętrznej (tj. od granicy budynku do kamery) ma długość ok 10m
* wewnętrznej (tj. od granicy budynku do szafy dystrybucyjnej) ma długość ok 15m.

**Pytanie nr 22:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.3 Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego

Zgodnie z wymogiem oświetlenia stacji ładowania prosimy o informację, czy w rozdzielnicy nn stacji transformatorowej zostanie przygotowane wolne pole do zasilenia lampy oświetlenia zewnętrznego.”

**Odpowiedź:**

Rozdzielnica nn będzie przystosowana do zasilania lampy oświetlenia zewnętrznego.

**Pytanie nr 23:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe 2.1. Wymagania ogólne

Prosimy o potwierdzenie, że fundamenty pod stacje ładowania zostaną wykonane przez Zamawiającego.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie potwierdza i informuje, że zadaniem Wykonawcy będzie wykonanie fundamentów pod posadowienie zajezdniowych stacji ładowania.

**Pytanie nr 24:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa, 2. Stacje ładowania zajezdniowe, 3. Ładowarka mobilna

Prosimy o udostępnienie zdjęć terenu w miejscach posadawianych ładowarek we wszystkich lokalizacjach objętych przetargiem.”

**Odpowiedź**:

Zamawiający zaprasza Wykonawców na wizję lokalną w dniu 25.08.2022 r. o godzinie 9.00 w siedzibie Zamawiającego przy ul. Luboszyckiej 19.

**Pytanie nr 25:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa, 2. Stacje ładowania zajezdniowe, 3. Ładowarka mobilna

Prosimy o informację czy tereny planowanej inwestycji przeznaczonych pod posadowie stacji ładowania znajdują się w obszarze ochrony środowiska?”

**Odpowiedź:**

Tereny planowanej inwestycji przeznaczonych pod posadowienie stacji ładowania nie znajdują się w obszarze ochrony środowiska.

**Pytanie nr 26:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa, 2. Stacje ładowania zajezdniowe

Prosimy o informację, czy badania geotechniczne będą wykonane przez Zamawiającego?”

**Odpowiedź**:

Zamawiający nie będzie wykonywał badań geotechnicznych.

**Pytanie nr 27:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa, 2. Stacje ładowania zajezdniowe Prosimy o informację, czy Zamawiający udostępni Wykonawcy mapy do celów projektowych dla lokalizacji przeznaczonej pod posadawienie ładowarki pantografowej i 4 stacjonarnych dwustanowiskowych ładowarek o mocy wyjściowej 120 kW?”

**Odpowiedź**:

Zamawiający udostępni Wykonawcy mapę do celów projektowych.

**Pytanie nr 28:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa, 2. Stacje ładowania zajezdniowe, 3. Ładowarka mobilna

Proszę o informację, czy w pobliżu posadowienia planowanych ładowarek znajdują się sieci uzbrojenia terenu mogące kolidować z inwestycją?”

**Odpowiedź:**

Tereny objęte inwestycją są własnością Zamawiającego. W przypadku ładowarek zajezdniowych, w zakresie robót budowlanych, zadaniem Wykonawcy jest przygotowanie fundamentu i podłączenie ładowarek do przygotowanego złącza kablowego. Zamawiający udostępni Wykonawcy, którego oferta uznana zostanie za najkorzystniejszą, dokumentację dotyczącą uzbrojenia terenu. Ze względu na ograniczone prace budowlane, zagrożenie takie nie powinno wystąpić. Montaż ładowarki pantografowej również odbywa się na terenie Zamawiającego. Zamawiający nie posiada wiedzy na temat uzbrojenia terenu kolidującego z inwestycją.

**Pytanie nr 29:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa, 2. Stacje ładowania zajezdniowe, 3. Ładowarka mobilna Prosimy o informację, czy w pobliżu znajdują się elementy małej architektury oraz komunikacji, mogące kolidować z planowaną inwestycją?”

**Odpowiedź**:

Patrz odpowiedź pytanie nr 24.

**Pytanie nr 30:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa, 2. Stacje ładowania zajezdniowe, 3. Ładowarka mobilna Czy Zamawiający wymaga ochrony mechanicznej ładowarek we wszystkich lokalizacjach? Jeśli tak, prosimy o uszczegółowienie wymogów.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wymaga dodatkowych zabezpieczeń mechanicznych ponad wymienione w OPZ.

**Pytanie nr 31:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa, 2. Stacje ładowania zajezdniowe, 3. Ładowarka mobilna Prosimy o informację, czy na terenie działki objętej postępowaniem występuje roślinność (w tym drzewa lub krzewy), którą należy usunąć?”

**Odpowiedź:**

Na terenie inwestycji nie występują drzewa lub krzewy konieczne do usunięcia, weryfikacja przez Wykonawców jest możliwa z ramach wizji lokalnej (patrz odpowiedź na pytanie nr 24).

**Pytanie nr 32:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 3. Ładowarka mobilna Prosimy o informację, czy pod mobilną stację ładowania przewidywane jest wykonanie nawierzchni utwardzonej ?”

**Odpowiedź**:

Zamawiający nie przewiduje takich prac.

**Pytanie nr 33:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 2. Stacje ładowania zajezdniowe Prosimy o informację czy wokół posadawianych stacji ładowania należy wykonać utwardzenie terenu?”

**Odpowiedź**:

Zamawiający nie przewiduje takich prac. Należy wykonać jedynie fundamenty i podłączenie ładowarki do właściwych sieci: energetycznej i teleinformatycznej.

**Pytanie nr 34:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania- pantografowa

Zapis zobowiązujący Wykonawcę do ewentualnej przebudowy pętli autobusowej w przypadku braku możliwości swobodnego manewrowania może prowadzić do nieporównywalność poszczególnych ofert i spowodować brak jednolitości wycenionych prac tj. jeden z Oferentów może ocenić, że przebudowa pętli nie będzie konieczna, a inny Oferent, przykładowo po rozmowie z kierowcami, może uwzględnić potrzebę przebudowy pętli w swojej wycenie. Spowoduje to brak jednolitości wycenianego zakresu, co w konsekwencji prowadzi do braku możliwości porównania ofert i ich niekonkurencyjności. W związku z powyższym prosimy o jednoznaczną informację, czy przebudowa pętli będzie konieczna do wykonania, czy też nie.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie jest w stanie przewidzieć czy takie roboty są konieczne. To poszczególni Wykonawcy znają parametry oferowanych przez nich urządzeń, dlatego po ich stronie leży określenie pełnego koniecznego zakresu prac budowlanych. Weryfikacja przez Wykonawców jest możliwa z ramach wizji lokalnej (patrz odpowiedź na pytanie nr 24).

**Pytanie nr 35**:

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.1. Wymagania ogólne

Prosimy o udostępnienie Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU).”

**Odpowiedź:**

Zamawiający udostępnił wskazany dokument na stronie internetowej prowadzonego postępowania (Platforma Zakupowa) w dniu 12.08.2022 r.

**Pytanie nr 36:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.1. Wymagania ogólne

Prosimy o informację, czy Inwestor jest właścicielem działek na których będą wykonywane prace budowlane. Jeżeli nie, to czy posiada pozwolenie Właściciela gruntu na cele budowlane?”

**Odpowiedź**:

Zamawiający jest właścicielem działek, na których realizowana będzie inwestycja.

**Pytanie nr 37:**

„Dotyczy: Wzór umowy § 2 ust. § 2 ust. 2 pkt 2)

Wykonawca wnosi o wskazanie w jakim terminie ma zostać uzyskana decyzja o pozwoleniu na budowę albo wskazanie, na jakim etapie data będzie podana i przez kogo (Zamawiający czy Wykonawca)?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę winno zostać wykonane przez Wykonawcę w sposób umożliwiający prawidłową i terminową realizację umowy. Zamawiający informuje o zmianie treści § 2 ust. 2 pkt 2) umowy w sposób następujący:

Było:

„2) dostarczenia we wskazane przez Zamawiającego miejsce na terenie miasta Opola ładowarki pantografowej, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 3) lit. b), w terminie do 300 dni od daty zawarcia niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem § 3 ust. 23. Uzyskanie prawomocnej decyzji zezwalającej na rozpoczęcie robót budowlanych winno nastąpić w terminie do … dni od zawarcia niniejszej Umowy;”

Jest:

„2) dostarczenia we wskazane przez Zamawiającego miejsce na terenie miasta Opola ładowarki pantografowej, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 3) lit. b), w terminie do 300 dni od daty zawarcia niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem § 3 ust. 23. Wykonawca dostarczy Zamawiającemu prawomocną decyzję zezwalającą na rozpoczęcie robót budowlanych niezwłocznie po jej uzyskaniu;”

**Pytanie nr 38:**

„Dotyczy: Wzór umowy § 2 ust. 2 pkt 4) Wykonawca wnosi o wskazanie w jakim terminie ma zostać uzyskana decyzja albo wskazanie, na jakim etapie data będzie podana i przez kogo (Zamawiający czy Wykonawca)?”

**Odpowiedź**:

Zamawiający informuje, że uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę winno zostać wykonane przez Wykonawcę w sposób umożliwiający prawidłową i terminową realizację umowy. Zamawiający informuje o zmianie treści § 2 ust. 2 pkt 4) umowy w sposób następujący:

Było:

„4) wybudowania infrastruktury technicznej, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 5) we wskazanym przez Zamawiającego miejscu na terenie miasta Opola, w terminie poprzedzającym realizację § 2 ust. 2 pkt 2). Uzyskanie i przekazanie Zamawiającemu prawomocnej decyzji zezwalającej na rozpoczęcie robót budowlanych winno nastąpić w terminie do … dni od zawarcia niniejszej Umowy;”

Jest:

„4) wybudowania infrastruktury technicznej, o której mowa w § 1 ust. 1 pkt 5) we wskazanym przez Zamawiającego miejscu na terenie miasta Opola, w terminie poprzedzającym realizację § 2 ust. 2 pkt 2). Wykonawca dostarczy Zamawiającemu prawomocną decyzję zezwalającą na rozpoczęcie robót budowlanych niezwłocznie po jej uzyskaniu;”

**Pytanie nr 39:**

„Dotyczy: Wzór umowy § 4 ust. 15.

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie wskazanego postanowienia. Czy postanowienie oznacza, że oświadczenie podwykonawcy o zapłacie na jego rzecz wymagalnego wynagrodzenia, ma być dostarczonego do zamawiającego najpóźniej na 7 dni przed terminem zapłaty faktury wykonawcy (a więc najpóźniej 23 dni po przedłożeniu faktury zamawiającemu, jeżeli termin zapłaty faktury wynosi 30 dni)?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 40:**

„Dotyczy: Wzór umowy § 5 ust. 1

Wykonawca wnosi o wskazanie, zatrudnienia dokładnie jakich osób zamawiający wymaga na umowę o pracę ? Określenie „osób świadczących pracę na rzecz realizacji robót budowlanych” jest zbyt szerokie i nie spełnia wymogu z art. 95 p.z.p. Przepis nakłada na zamawiającego obowiązek przeprowadzenia analizy, czy w ramach realizacji zamówienia znajdują się czynności, których wykonanie może zostać zakwalifikowane jako wykonywanie pracy w sposób określony w art. 22 § 1 k.p., i jeżeli wynik tej analizy jest pozytywny, zamawiający ma obowiązek wskazać rodzaj tych czynności do wykonywania w oparciu o stosunek pracy. Co ważne, zamawiający zobligowany jest określić rodzaj czynności związanych z realizacją zamówienia, jakie mają być wykonywane w ramach stosunku pracy. „Tym samym istotą tego przepisu nie są pracownicy jako osoby, ale rodzaje świadczeń, dla których wykonawca nie może unikać zatrudnienia w ramach stosunku pracy. Dla egzekucji tego obowiązku nie jest konieczne, aby wykonawca zatrudniał konkretną liczbę pracowników, ale to, aby pracownicy mający w zakresie swoich obowiązków czynności wskazane przez zamawiającego byli zatrudnieni na umowę o pracę”. Należy pamiętać, że to od przyjętego przez wykonawcę lub podwykonawcę sposobu realizacji zależy, ile osób skieruje do wykonywania danych czynności, aby należycie wykonać zamówienie. Dla ustawodawcy istotne jest, aby wszystkie osoby wykonywały te czynności na podstawie umowy o pracę zawartej czy to z wykonawcą, czy to z jednym z podwykonawców „W niniejszym postępowaniu zamawiający, ograniczając się jedynie do wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę min. 20 osób wykonujących prace i roboty będące przedmiotem umowy w trakcie realizacji zamówienia, de facto nie wskazał czynności, które polegają na wykonywaniu pracy w sposób określony w art. 22 § 1 Kp, i jednocześnie narzucił wykonawcom (podwykonawcom) obowiązek zatrudnienia na podstawie umowy o pracę co najmniej 20 osób. W rezultacie należy uznać, że zamawiający dokonał wadliwej oceny, do której był zobowiązany na podstawie przepisów ustawy Pzp. W rezultacie w omawianym zakresie doszło do naruszenia art. 29 ust. 3a w zw. z art. 36 ust. 2 pkt 8a) lit. c ustawy Pzp” Kontrola UZP z 22.05.2018 r., KU/43/18/DKZP, SZUKIO 69973.

**Odpowiedź:** Zamawiający określił zakres robót budowlanych w Programie funkcjonalno –użytkowym i w tym zakresie wymaga zatrudnienia pracowników na umowę o pracę. Czynności do wykonywania w oparciu o stosunek pracy dotyczą w szczególności:

Robót polegających na przygotowaniu terenu pod budowę, robót budowlanych polegających na wznoszeniu obiektów budowlanych, robót instalacyjnych, robót wykończeniowych.

**Pytanie nr 41:**

„Dotyczy: Wzór umowy § 3. ust. 32

Uprzejmie prosimy o wydłużenie czasu na przybycie Projektanta Wykonawcy do siedziby Zamawiającego do 4 dni roboczych od przekazania powiadomienia. Stawiennictwo w ciąg 2 dni jest bardzo restrykcyjne biorąc pod uwagę fakt, że projektanci nie wykonują tylko jednego projektu w danym czasie.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje o zmianie treści § 3 ust. 32 w sposób następujący:

Było:

„32. W trakcie realizacji prac projektowych Wykonawca jest zobowiązany do przybycia i obecności w siedzibie Zamawiającego (w osobie właściwego projektanta lub osoby upoważnionej, posiadającej odpowiednie uprawnienia) drugiego dnia roboczego od powiadomienia przez Zamawiającego o takiej konieczności z tym, że za dni robocze uznaje się dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni wolnych od pracy w rozumieniu ustawy z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy (Dz.U. z 2020 r. poz. 1920 z późn. zm.). Zawiadomienie będzie wskazywać dzień i godzinę wymaganego przybycia.”

Jest:

„32. W trakcie realizacji prac projektowych Wykonawca jest zobowiązany do przybycia i obecności w siedzibie Zamawiającego (w osobie właściwego projektanta lub osoby upoważnionej, posiadającej odpowiednie uprawnienia) trzeciego dnia roboczego od powiadomienia przez Zamawiającego o takiej konieczności z tym, że za dni robocze uznaje się dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni wolnych od pracy w rozumieniu ustawy z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy (Dz.U. z 2020 r. poz. 1920 z późn. zm.). Zawiadomienie będzie wskazywać dzień i godzinę wymaganego przybycia.”

**Pytanie nr 42:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 4.1. System zarządzania i monitorowania ładowania (System)

W związku z rozszerzeniem transmisji w obrębie firmy (Operatora), Zamawiający wymaga dostarczenia przełącznika sieciowego w celu rozbudowy infrastruktury sieciowej w tym 12 wkładek SFP 1310nm 3km WDM SC do w/w przełącznika. Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie wkładek typu LC?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody.

**Pytanie nr 43:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 4.1 System zarządzania i monitorowania ładowania (System)

Wnosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający oczekuje dostarczenia przewodów do „stackowania” dla pary Switchy N3024EF-ON, które już posiada (pkt. 4.1) i trzeciego oferowanego przez Wykonawcę? Jeśli tak to prosimy o informację, ile tych przewodów należy dostarczyć.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga dostarczenia jednego dedykowanego przewodu „stackującego”.

**Pytanie nr 44:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1.3. Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego

CCTV - czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby obraz był rejestrowany lokalnie na kamerze za pośrednictwem Karty SD, a co za tym idzie na całkowitą eliminację rejestratora?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę, aby bezpośrednio kamera rejestrowała obraz na karcie SD przy zachowaniu pozostałych funkcjonalności rejestratora opisanych w OPZ.

**Pytanie nr 45:**

„Dotyczy: Załącznik nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.2. Instalacje teletechniczne

1. Zamawiający wymaga dostarczenia w ramach zamówienia szafy dystrybucyjnej (NDS), czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie większej szafy (18U) zamiast przewidzianej w dokumentacji 12U?

2. Szafa dystrybucyjna (NDS) - prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie pod pojęciem „panele wieszaki”.”

**Odpowiedź:**

Ad. 1. Zamawiający nie wyraża zgody.

Ad. 2. Zamawiający informuje o zmianie treści *załącznika nr 2 OPZ ładowarki 1. Stacja ładowania - pantografowa 1.2. Instalacje teletechniczne* w ww. zakresie poprzez wykreślenie pkt h) o treści: „panele wieszaki”.

**Pytanie nr 46:**

„Dotyczy: PFU Stacja Ładowania autobusów Opole\_12.08.2022 pkt. 9

W ogólnych właściwościach funkcjonalno-użytkowych dokumentu PFU dotyczącego stacji ładowania pantografowego mowa jest o wybudowaniu oraz przekazaniu do eksploatacji dwóch stacji ładowania pojazdów (autobusów), przy czym pozostała dokumentacja SWZ mówi o dostawie 1 sztuki stacji pantografowej. Prosimy o wyjaśnienia w tym zakresie.”

**Odpowiedź:**

W zakresie przedmiotowego postępowania należy dostarczyć i zamontować jedną stację pantografową (wskazaną na rysunku), wykopać i ułożyć kable zasilające biegnące do istniejącej stacji transformatorowej (zostanie wykonana w ramach innego postępowania).

**Pytanie nr 47:**

Dotyczy: Specyfikacji warunków zamówienia, Rozdział V, ust 3. Pkt 3) warunek zdolności technicznej i zawodowej dla części I

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku zdolności technicznej i zawodowej i uznania ww. warunku za spełniony w przypadku, gdy Wykonawcy wykażą, że wykonali/wykonują w ciągu ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie:

* co najmniej jedną dostawę min. 6 fabrycznie nowych autobusów 12-metrowych MAXI oraz
* co najmniej jedną dostawę min. 2 fabrycznie nowych autobusów 18-metrowych MEGA

zgodnych z autobusami oferowanymi w niniejszym postępowaniu w zakresie typu układu napędowego

Ze względu na specyfikę rynku i daleko posuniętą różnorodność zamówień na autobusy elektryczne żądanie wykazania się przez Wykonawców doświadczeniem w dostawach pojazdów o takich samych parametrach jak te, które są przedmiotem zamówienia, może okazać się warunkiem nadmiernym, nieproporcjonalnym do przedmiotu zamówienia. Skutkiem tego może być otrzymanie przez Zamawiającego mniejszej liczby ofert i obniżenie konkurencyjności postępowania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje o przekazaniu do publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej stosownego sprostowania w przedmiotowym zakresie. Informacja o nowym brzmieniu warunku zdolności technicznej i zawodowej zostanie opublikowana na stronie prowadzonego postępowania w dniu opublikowania sprostowania w Dzienniku Urz.UE.

**Pytanie nr 48:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.1.4 i 1.5

Czy Zamawiający dopuści autobus, gdzie całkowita liczba pasażerów wynosi do 70 a ilość miejsc siedzących do 27 ?

Taka ilość miejsc i konfiguracja autobusu zapewnia bezpieczne spełnienie wymagań co do jego masy całkowitej oraz dopuszczalnych nacisków na poszczególne osie pojazdu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie.

W związku z powyższym Zamawiający informuje o zmianie treści załącznika nr 2 OPZ – elektrobusy 12-metrowe w ww. zakresie w sposób następujący:

* pkt 1.4 (Całkowita ilość miejsc):

Było:

„Minimalnie: 75”

Jest:

„Minimalnie 70”

* pkt 1.5 (Ilość miejsc siedzących):

Było:

„Minimalnie: 28. Miejsce siedzące dla 1,5 osoby będzie liczone, jako pojedyncze w tym liczba miejsc dostępna z niskiej podłogi: minimum 5.”

Jest:

„Minimalnie: 27. Miejsce siedzące dla 1,5 osoby będzie liczone, jako pojedyncze w tym liczba miejsc dostępna z niskiej podłogi: minimum 5.”

**Pytanie nr 49:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.2.5

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym sterowanie skrzydłem pierwszych drzwi realizowane jest poprzez blokowanie odpowiedniej połówki drzwi co w pełni spełnia wymagania Zamawiającego ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 50:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.2.7

Napotkanie przeszkody zamykania drzwi przestrzeni pasażerskiej, skutkuje w naszych autobusach przerwaniem zamykania i powrotem skrzydeł drzwi do położenia pierwotnego (układ rewersowania), zapewniając pasażerom niezbędne bezpieczeństwo podczas wsiadania i wysiadania.

Rewersowanie przy otwieraniu drzwi uznano za zbędne.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 51:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.2.7

Czy Zamawiający dopuści skuteczne i trwałe uszczelnienie skrzydeł drzwi gumowymi uszczelkami na całym obwodzie, a jedynie ze względu na zapewnienie odpowiedniej wentylacji oraz wymiany powietrza uszczelnione w górnej ich części, tuż pod listwą przeciwdeszczową która zapobiega i chroni przed przedostaniem się wody, niskimi szczotkami?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 52:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.2.1

W związku z tym, że zaroszenie szyby bocznej kierowcy i lusterek następuje zwykle jednocześnie, w naszych autobusach zastosowano jeden przełącznik, włączający jednocześnie podgrzewanie lusterek i szyby kierowcy, bez odrębnego komunikatu o włączeniu podgrzewania lusterek.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 53:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.2.1

W związku z zastosowaniem w naszych autobusach zintegrowanego systemu ogrzewania, klimatyzacji, rezystora hamowania i chłodzenia silników trakcyjnych, nie zastosowano odrębnego wskaźnika wzrostu temperatury układu chłodzenia silnika trakcyjnego.

Przekroczenie temperatury sygnalizowane jest na pulpicie kierowcy.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 54:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.2.1, 11.1

W naszych autobusach, zastosowano układ pneumatyczny o dużym stopniu szczelności. Potrzeba uzupełnienia sprężonego powietrza w układzie pojawia się niezwykle rzadko.

W związku z powyższym, prosimy o zaakceptowanie przyłącza bez dodatkowego osuszacza powietrza i bez komunikatu stanu po podłączeniu sprężonego powietrza z zewnętrznego źródła

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje wykonanie przyłącza bez dodatkowego osuszacza powietrza. Zamawiający podtrzymuje wymóg sygnalizacji zewnętrznego zasilania wygenerowanej np. przez czujnik otwarcia elementu karoserii zasłaniającego dostęp do przyłącza.

**Pytanie nr 55:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.2.1

Czy Zamawiający zaakceptuje zestaw wskaźników informujący o stanie naładowania baterii trakcyjnych przy zastosowaniu wskaźnika wskazówkowego ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje wskaźniki wskazówkowe pod warunkiem spełniania przez nie funkcji opisanych w OPZ.

**Pytanie nr 56:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.2.1

W naszych autobusach, wskazanie stanu ostrzegawczego naładowania baterii i stanu krytycznego, sygnalizowane jest na poziomie osiągnięcia poziomu 20 % energii dostępnej.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 57:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.2.1

Przy zastosowaniu układu rekuperacji energii hamowania, wskazanie średniego chwilowego zużycia energii elektrycznej, może być obarczone błędem. W związku z powyższym zrezygnowano z prezentacji chwilowego zużycia na zestawie wskaźników.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

W miejsce średniego chwilowego zużycia energii elektrycznej Zamawiający zaakceptuje informację o średnim zużyciu energii elektrycznej i inny sposób jej prezentacji.

**Pytanie nr 58:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.2.3

Czy Zamawiający dopuści zamontowanie na lewym słupku szyby czołowej pulpitu do umiejscowienia rozkładu jazdy o formacie A5 ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 59:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.4

Czy Zamawiający dopuszcza zaoferowanie pojazdu wyposażonego w innowacyjny i wysoce wydajny system ogrzewania i klimatyzacji który pracuje w trybie automatycznym i dostosowuje temperaturę wewnętrzną pojazdu w zależności od temperatury zewnętrznej w oparciu o logikę sterowania zgodną z normą VDV 236, w której komfort w przestrzeni pasażerskiej utrzymywany jest według zadanego przebiegu krzywej ekonomicznej ?

Logika sterowania klimatyzacją i ogrzewaniem zgodna z normą VDV 236 zyskuje coraz większe uznanie i został zaimplementowany w specyfikacjach do przetargów na autobusy elektryczne ogłoszonych w polskich miastach. Funkcjonalność systemu została opracowana w taki sposobu, żeby jak najefektywniej wykorzystywać energię zgromadzoną w bateriach trakcyjnych do ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej, udostępniając tym samym więcej energii na potrzeby trybu jazdy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 60:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.4.1

W autobusach miejskich, przy małych odległościach między przystankami i dużej wymianie powietrza przy każdorazowym otwieraniu drzwi, wymagana jest duża intensywność nadmuchu powietrza w celu uzyskania właściwej temperatury wnętrza.

Duża prędkość przepływu powietrza w układzie przewietrzania, nie zapewnia dostatecznej skuteczności neutralizacji drobnoustrojów przy pomocy lamp UV.

Bardziej skutecznym jest stosowanie wysokowydajnych filtrów, zatrzymujących drobnoustroje, włącznie z wydychanymi przez pasażerów kropelkami aerozolu, będącego nośnikiem zakażeń.

Czy Zamawiający przyjmie proponowane rozwiązanie filtracji powietrza ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 61:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.3.9

Czy Zamawiający dopuści uzgodnioną kolorystykę poszycia wewnętrznego, dobraną z bogatej palety producenta ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 62:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.5.1

W naszych autobusach stosowane są niskoemisyjne agregaty grzewcze o mocy 23 kW, włączające się w zależności od potrzeb, zgodnie z procedurami zintegrowanego systemu ogrzewania i klimatyzacji i nie wyposażone w licznik czasu pracy, jednakże z dostępem do tych danych umieszczonych w chmurze dla każdego autobusu.

Czy Zamawiający przyjmie takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 63:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.5.1

Jedną z najistotniejszych kwestii i zarazem wyzwaniem w autobusie elektrycznym, jest sprawne zarządzanie energią elektryczną zgromadzą w bateriach trakcyjnych, do utrzymania odpowiedniego komfortu termicznego w przedziale pasażerskim oraz w kabinie kierowcy. W celu optymalizacji zużycia energii elektrycznej na cele ogrzewania oraz klimatyzacji autobusu, nasi inżynierowie po wieloletnich testach przygotowali rozwiązaniem polegające na w pełni automatycznym zarządzaniu komfortem termicznym w przestrzeni pasażerskiej. System w swojej logice analizuje temperaturę zewnętrzną i wewnętrzną oraz sprawdza ilość pasażerów w autobusie, dobierając w ten sposób najlepsze parametry komfortu oraz optymalizując zużycie energii elektrycznej poprzez płynne sterowaniem agregatami odpowiedzialnymi za ogrzewanie, wentylację oraz klimatyzację. W związku z tym, iż system wykorzystuje parametry z odczytu przebiegu krzywej komfortu termicznego pasażerów, nie ma konieczności programowania stałych wartości temperatury w przestrzeni pasażerskiej. Wentylacja przestrzeni pasażerów odbywa się za pośrednictwem trzech wysoce wydajnych wentylatorów zintegrowanych z agregatem klimatyzacji zabudowanym na dachu pojazdu. Kierowcy udostępnia się możliwość podwyższenia lub obniżenia przebiegu linii komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej o 2℃, istnieje również możliwość wyłączenia klimatyzacji na przestrzeń pasażerską przez kierowcę. Moc układu klimatyzacji została dobrana optymalnie pod względem wydajności i zużycia energii, dysponując mocą chłodniczą 23 kW. Klimatyzacja miejsca pracy kierowcy jest zintegrowana z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej, natomiast kierowca posiada możliwość osobnego wysterowania temperatury w kabinie.

W związku z powyższym, prosimy o przyjęcie naszego rozwiązania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 64:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.5.4 i 5.4.1

Czy w związku z faktem zastosowania rozwiązania układu przeniesienia napędu poprzez oś elektryczną ze zintegrowanymi silnikami, posiadającymi autonomiczny i permanentny układ chłodzenia cieczą, zamawiający dopuści możliwość ograniczenia zabudowy układu gaszenia pożaru do komory agregatu grzewczego i napędu sprężarki, oraz zastosowanie detekcji wzrostu temperatury poszczególnych ogniw baterii ?

Wykrycie wzrostu temperatury pojedynczego ogniwa i automatyczne odłączenie całego pakietu ogniw, jest najszybszym sposobem zapobiegania dalszemu rozwojowi zagrożenia pożarowego.

Ogniwa obudowane są obudową segmentu ogniw i blaszaną obudową pakietu z wewnętrznym układem chłodzenia cieczą.

Od awarii pojedynczego ogniwa, do wydostania się płomienia z obudowy pakietu może upłynąć stosunkowo długi czas i klasyczne sposoby gaszenia, polegające na odcięciu dopływu tlenu lub schładzaniu, będą nieskuteczne.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 65:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.6.1

W związku z zabudową na dachu pojazdu elementów trakcyjnych układu wysokonapięciowego oraz systemu ładowania, pozostaje ograniczona przestrzeń do zabudowy innych komponentów.
Czy w związku z powyższym zamawiający dopuszcza, przewidziane przepisami, rozwiązanie w którym pojazd nie będzie posiadał uchylnych włazów dachowych, natomiast naturalna wentylacja powietrza zostaje zagwarantowana przez wysoce wydajny system wentylacji zintegrowany z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza przedstawione rozwiązanie.

**Pytanie nr 66:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.8.1

Mając na uwadze trwałość baterii, prosimy o obniżenie progu energii dostępnej z 80 do 75%, jednakże dla pojemności nominalnej wyższej niż wymaga Zamawiający oraz zmniejszenie mocy ładowania do 150 kW. Przy optymalnym zalecanym wykorzystaniu pojemności baterii, jednocześnie biorąc pod uwagę, że proces ładowania powinien rozpoczynać się przy poziomie naładowania baterii 20-30% SoC, prosimy o stosowane wydłużenie czasu ładowania o jedną godzinę, uwzględniając fakt zaoferowania pojemności baterii większej niż wymagana.

Ponadto, prosimy o odstąpienie od warunku wymiany poszczególnych elementów magazynu energii przy użyciu powszechnie dostępnych narzędzi.

Zasilane zespołów autobusu wysokim napięciem, wymaga stosowania ściśle określonych procedur bezpieczeństwa i specjalistycznych narzędzi.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie progu do 75% wartości nominalnej.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmniejszenie mocy ładowania do 150kW.

Zamawiający zgadza się na wydłużenie czasu ładowania do:

* 3 godzin i 30 minut dla ładowania ładowarką plug in z mocą ładowania 120kW,
* 1 godziny i 30 minut dla ładowania stacją pantografową z mocą ładowania 300kW.

Zamawiający informuje, że jeśli do wymiany poszczególnych elementów magazynu energii konieczne będzie użycie specjalistycznych narzędzi Wykonawca w ramach przedmiotowego postępowania wyposaży w nie Zamawiającego.

W związku z powyższym Zamawiający informuje o zmianie treści Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe w taki sposób, że w pkt 8.1 (Baterie):

1. lit. a) słowa: „Ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 3 godziny, podczas ładowania ładowarką o mocy 120 kW” zastępuje się słowami: „Ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 3 godziny i 30 minut, podczas ładowania ładowarką o mocy 120 kW”,
2. lit. b) słowa: „W tej metodzie ładowania system ładowania magazynu energii musi umożliwić ładowanie magazynu energii mocą do 300 kW, zapewnić pełne naładowanie magazynu energii użytecznej/dostępnej w czasie nie większym niż 1 godzina 15 minut, podczas ładowania na stacji ładowania o mocy 300 kW,” zastępuje się słowami: „W tej metodzie ładowania system ładowania magazynu energii musi umożliwić ładowanie magazynu energii mocą do 300 kW, zapewnić pełne naładowanie magazynu energii użytecznej/dostępnej w czasie nie większym niż 1 godzina i 30 minut, podczas ładowania na stacji ładowania o mocy 300 kW,”.

**Pytanie nr 67:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.9.4

Wspomaganie układu kierowniczego w naszych autobusach jest typu elektrohydraulicznego tj. zasilane jest przy pomocy pompy hydraulicznej napędzanej odrębnym silnikiem elektrycznym.

Prosimy o przyjęcie naszego rozwiązania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 68:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 12-metrowe, p.15.5

Nasze autobusy wyposażone są w układ doładowywania akumulatorów 24 V w czasie pracy autobusu.
W związku z brakiem elektrycznego rozrusznika silnika spalinowego, pobór prądu przy rozpoczynaniu jazdy autobusu, jest mniejszy i do rozpoczęcia jazdy wystarcza mniejszy zasób energii w tych akumulatorach.

Czy wobec powyższego, Zamawiający zrezygnuje z zabudowania w autobusie dodatkowej ładowarki ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 69:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.1.4

Czy Zamawiający dopuści autobus, gdzie całkowita liczba pasażerów wynosi do 110 ?

Taka ilość miejsc i konfiguracja autobusu zapewnia bezpieczne spełnienie wymagań co do jego masy całkowitej oraz dopuszczalnych nacisków na poszczególne osie pojazdu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie.

W związku z powyższym Zamawiający informuje o zmianie treści załącznika nr 2 OPZ – elektrobusy 18-metrowe w ww. zakresie w taki sposób, że w pkt 1.4 (Całkowita ilość miejsc):

Było:

„Minimalnie: 120”

Jest:

„Minimalnie 110”

**Pytanie nr 70:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.2.5

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym sterowanie skrzydłem pierwszych drzwi realizowane jest poprzez blokowanie odpowiedniej połówki drzwi co w pełni spełnia wymagania Zamawiającego ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 71:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.2.7

Napotkanie przeszkody zamykania drzwi przestrzeni pasażerskiej, skutkuje w naszych autobusach przerwaniem zamykania i powrotem skrzydeł drzwi do położenia pierwotnego (układ rewersowania), zapewniając pasażerom niezbędne bezpieczeństwo podczas wsiadania i wysiadania.

Rewersowanie przy otwieraniu drzwi uznano za zbędne.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 72:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.2.7

Czy Zamawiający dopuści skuteczne i trwałe uszczelnienie skrzydeł drzwi gumowymi uszczelkami na całym obwodzie, a jedynie ze względu na zapewnienie odpowiedniej wentylacji oraz wymiany powietrza uszczelnione w górnej ich części, tuż pod listwą przeciwdeszczową która zapobiega i chroni przed przedostaniem się wody, niskimi szczotkami?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 73:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.2.1

W związku z tym, że zaroszenie szyby bocznej kierowcy i lusterek następuje zwykle jednocześnie, w naszych autobusach zastosowano jeden przełącznik, włączający jednocześnie podgrzewanie lusterek i szyby kierowcy, bez odrębnego komunikatu o włączeniu podgrzewania lusterek.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 74:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.2.1

W związku z zastosowaniem w naszych autobusach zintegrowanego systemu ogrzewania, klimatyzacji, rezystora hamowania i chłodzenia silników trakcyjnych, nie zastosowano odrębnego wskaźnika wzrostu temperatury układu chłodzenia silnika trakcyjnego.

Przekroczenie temperatury sygnalizowane jest na pulpicie kierowcy.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 75:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.2.1, 11.1

W naszych autobusach, zastosowano układ pneumatyczny o dużym stopniu szczelności. Potrzeba uzupełnienia sprężonego powietrza w układzie pojawia się niezwykle rzadko.

W związku z powyższym, prosimy o zaakceptowanie przyłącza bez dodatkowego osuszacza powietrza i bez komunikatu stanu po podłączeniu sprężonego powietrza z zewnętrznego źródła

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje wykonanie przyłącza bez dodatkowego osuszacza powietrza. Zamawiający podtrzymuje wymóg sygnalizacji zewnętrznego zasilania wygenerowanej np. przez czujnik otwarcia elementu karoserii zasłaniającego dostęp do przyłącza.

**Pytanie nr 76:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.2.1

Czy Zamawiający zaakceptuje zestaw wskaźników informujący o stanie naładowania baterii trakcyjnych przy zastosowaniu wskaźnika wskazówkowego ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje wskaźniki wskazówkowe pod warunkiem spełniania przez nie funkcji opisanych w OPZ.

**Pytanie nr 77:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.2.1

W naszych autobusach, wskazanie stanu ostrzegawczego naładowania baterii i stanu krytycznego, sygnalizowane jest na poziomie osiągnięcia poziomu 20 % energii dostępnej.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 78:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.2.1

Przy zastosowaniu układu rekuperacji energii hamowania, wskazanie średniego chwilowego zużycia energii elektrycznej, może być obarczone błędem. W związku z powyższym zrezygnowano z prezentacji chwilowego zużycia na zestawie wskaźników.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

W miejsce średniego chwilowego zużycia energii elektrycznej Zamawiający zaakceptuje informację o średnim zużyciu energii elektrycznej i inny sposób jej prezentacji.

**Pytanie nr 79:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.2.3

Czy Zamawiający dopuści zamontowanie na lewym słupku szyby czołowej pulpitu do umiejscowienia rozkładu jazdy o formacie A5 ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 80:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.4

Czy Zamawiający dopuszcza zaoferowanie pojazdu wyposażonego w innowacyjny i wysoce wydajny system ogrzewania i klimatyzacji który pracuje w trybie automatycznym i dostosowuje temperaturę wewnętrzną pojazdu w zależności od temperatury zewnętrznej w oparciu o logikę sterowania zgodną z normą VDV 236, w której komfort w przestrzeni pasażerskiej utrzymywany jest według zadanego przebiegu krzywej ekonomicznej ?

Logika sterowania klimatyzacją i ogrzewaniem zgodna z normą VDV 236 zyskuje coraz większe uznanie i został zaimplementowany w specyfikacjach do przetargów na autobusy elektryczne ogłoszonych w polskich miastach. Funkcjonalność systemu została opracowana w taki sposobu, żeby jak najefektywniej wykorzystywać energię zgromadzoną w bateriach trakcyjnych do ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej, udostępniając tym samym więcej energii na potrzeby trybu jazdy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 81:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.4.1

W autobusach miejskich, przy małych odległościach między przystankami i dużej wymianie powietrza przy każdorazowym otwieraniu drzwi, wymagana jest duża intensywność nadmuchu powietrza w celu uzyskania właściwej temperatury wnętrza.

Duża prędkość przepływu powietrza w układzie przewietrzania, nie zapewnia dostatecznej skuteczności neutralizacji drobnoustrojów przy pomocy lamp UV.

Bardziej skutecznym jest stosowanie wysokowydajnych filtrów, zatrzymujących drobnoustroje, włącznie z wydychanymi przez pasażerów kropelkami aerozolu, będącego nośnikiem zakażeń.

Czy Zamawiający przyjmie proponowane rozwiązanie filtracji powietrza ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 82:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.3.9

Czy Zamawiający dopuści uzgodnioną kolorystykę poszycia wewnętrznego, dobraną z bogatej palety producenta ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 83:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.5.1

W naszych autobusach stosowane są niskoemisyjne agregaty grzewcze o mocy 23 kW, włączające się w zależności od potrzeb, zgodnie z procedurami zintegrowanego systemu ogrzewania i klimatyzacji i nie wyposażone w licznik czasu pracy, jednakże z dostępem do tych danych umieszczonych w chmurze dla każdego autobusu.

Czy Zamawiający przyjmie takie rozwiązanie ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 84:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.5.1

Jedną z najistotniejszych kwestii i zarazem wyzwaniem w autobusie elektrycznym, jest sprawne zarządzanie energią elektryczną zgromadzą w bateriach trakcyjnych, do utrzymania odpowiedniego komfortu termicznego w przedziale pasażerskim oraz w kabinie kierowcy. W celu optymalizacji zużycia energii elektrycznej na cele ogrzewania oraz klimatyzacji autobusu, nasi inżynierowie po wieloletnich testach przygotowali rozwiązaniem polegające na w pełni automatycznym zarządzaniu komfortem termicznym w przestrzeni pasażerskiej. System w swojej logice analizuje temperaturę zewnętrzną i wewnętrzną oraz sprawdza ilość pasażerów w autobusie, dobierając w ten sposób najlepsze parametry komfortu oraz optymalizując zużycie energii elektrycznej poprzez płynne sterowaniem agregatami odpowiedzialnymi za ogrzewanie, wentylację oraz klimatyzację. W związku z tym, iż system wykorzystuje parametry z odczytu przebiegu krzywej komfortu termicznego pasażerów, nie ma konieczności programowania stałych wartości temperatury w przestrzeni pasażerskiej. Wentylacja przestrzeni pasażerów odbywa się za pośrednictwem trzech wysoce wydajnych wentylatorów zintegrowanych z agregatem klimatyzacji zabudowanym na dachu pojazdu. Kierowcy udostępnia się możliwość podwyższenia lub obniżenia przebiegu linii komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej o 2℃, istnieje również możliwość wyłączenia klimatyzacji na przestrzeń pasażerską przez kierowcę. Moc układu klimatyzacji została dobrana optymalnie pod względem wydajności i zużycia energii. Klimatyzacja miejsca pracy kierowcy jest zintegrowana z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej, natomiast kierowca posiada możliwość osobnego wysterowania temperatury w kabinie.

W związku z powyższym, prosimy o przyjęcie naszego rozwiązania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 85:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.5.4 i 5.4.1

Czy w związku z faktem zastosowania rozwiązania układu przeniesienia napędu poprzez oś elektryczną ze zintegrowanymi silnikami, posiadającymi autonomiczny i permanentny układ chłodzenia cieczą, zamawiający dopuści możliwość ograniczenia zabudowy układu gaszenia pożaru do komory agregatu grzewczego i napędu sprężarki, oraz zastosowanie detekcji wzrostu temperatury poszczególnych ogniw baterii ?

Wykrycie wzrostu temperatury pojedynczego ogniwa i automatyczne odłączenie całego pakietu ogniw, jest najszybszym sposobem zapobiegania dalszemu rozwojowi zagrożenia pożarowego.

Ogniwa obudowane są obudową segmentu ogniw i blaszaną obudową pakietu z wewnętrznym układem chłodzenia cieczą.

Od awarii pojedynczego ogniwa, do wydostania się płomienia z obudowy pakietu może upłynąć stosunkowo długi czas i klasyczne sposoby gaszenia, polegające na odcięciu dopływu tlenu lub schładzaniu, będą nieskuteczne.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 86:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.6.1

W związku z zabudową na dachu pojazdu elementów trakcyjnych układu wysokonapięciowego oraz systemu ładowania, pozostaje ograniczona przestrzeń do zabudowy innych komponentów.

Czy w związku z powyższym zamawiający dopuszcza, przewidziane przepisami, rozwiązanie w którym pojazd nie będzie posiadał uchylnych włazów dachowych, natomiast naturalna wentylacja powietrza zostaje zagwarantowana przez wysoce wydajny system wentylacji zintegrowany z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza przedstawione rozwiązanie.

**Pytanie nr 87:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.8.1

Mając na uwadze trwałość baterii, prosimy o obniżenie progu energii dostępnej z 80 do 75%, jednakże dla pojemności nominalnej wyższej niż wymaga Zamawiający oraz zmniejszenie mocy ładowania do 150 kW. Przy optymalnym zalecanym wykorzystaniu pojemności baterii, jednocześnie biorąc pod uwagę, że proces ładowania powinien rozpoczynać się przy poziomie naładowania baterii 20-30% SoC, prosimy o stosowane wydłużenie czasu ładowania o jedną godzinę, uwzględniając fakt zaoferowania pojemności baterii większej niż wymagana.

Ponadto, prosimy o odstąpienie od warunku wymiany poszczególnych elementów magazynu energii przy użyciu powszechnie dostępnych narzędzi.

Zasilane zespołów autobusu wysokim napięciem, wymaga stosowania ściśle określonych procedur bezpieczeństwa i specjalistycznych narzędzi.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie progu do 75% wartości nominalnej.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmniejszenie mocy ładowania do 150kW.

Zamawiający zgadza się na wydłużenie czasu ładowania do:

* 4 godzin i 30 minut dla ładowania ładowarką plug in z mocą ładowania 120kW,
* 2 godzin dla ładowania stacją pantografową z mocą ładowania 300kW.

Zamawiający informuje, że jeśli do wymiany poszczególnych elementów magazynu energii konieczne będzie użycie specjalistycznych narzędzi Wykonawca w ramach przedmiotowego postępowania wyposaży w nie Zamawiającego.

W związku z powyższym Zamawiający informuje o zmianie treści Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe w taki sposób, że w pkt 8.1 (Baterie):

1. lit. a) słowa: „Ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 4 godziny podczas ładowania ładowarką o mocy 120 kW” zastępuje się słowami: „Ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 4 godziny i 30 minut podczas ładowania ładowarką o mocy 120 kW”,
2. lit. b) słowa: „W tej metodzie ładowania system ładowania magazynu energii musi umożliwić ładowanie magazynu energii mocą do 300 kW, zapewnić pełne naładowanie magazynu energii użytecznej/dostępnej w czasie nie większym niż 1 godzina 30 minut, podczas ładowania na stacji ładowania o mocy 300 kW,” zastępuje się słowami: „W tej metodzie ładowania system ładowania magazynu energii musi umożliwić ładowanie magazynu energii mocą do 300 kW, zapewnić pełne naładowanie magazynu energii użytecznej/dostępnej w czasie nie większym niż 2 godziny, podczas ładowania na stacji ładowania o mocy 300 kW,”.

**Pytanie nr 88:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.9.4

Wspomaganie układu kierowniczego w naszych autobusach jest typu elektrohydraulicznego tj. zasilane jest przy pomocy pompy hydraulicznej napędzanej odrębnym silnikiem elektrycznym.

Prosimy o przyjęcie naszego rozwiązania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 89:**

Dotyczy: Załącznika nr 2, Opis przedmiotu zamówienia – elektrobusy 18-metrowe, p.15.5

Nasze autobusy wyposażone są w układ doładowywania akumulatorów 24 V w czasie pracy autobusu. W związku z brakiem elektrycznego rozrusznika silnika spalinowego, pobór prądu przy rozpoczynaniu jazdy autobusu, jest mniejszy i do rozpoczęcia jazdy wystarcza mniejszy zasób energii w tych akumulatorach.

Czy wobec powyższego, Zamawiający zrezygnuje z zabudowania w autobusie dodatkowej ładowarki ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 90:**

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

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody.

**Pytanie nr 91:**

„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:**

W odniesieniu do podwykonawcy, na którego zdolnościach Wykonawca nie polega, Zamawiający nie żąda przedstawienia ww. dokumentów.

**Pytanie nr 92:**

„Prosimy o potwierdzenie, że rozwiązania preferowane i zalecane w SWZ są mile widziane przez Zamawiającego, ale nie są bezwzględnie wymagane.”

**Odpowiedź:**

W dokumentach OPZ dla autobusów 12m i 18m w punkcie 14 (wraz z podpunktami) oznacza to, że rozwiązanie jest wymagane lub możliwe do osiągnięcia poprzez konfigurację bez ingerencji Wykonawcy.

**Pytanie nr 93:**

„Rozdział XXI SWZ stanowi wykaz załączników:

1) Oferta– załącznik nr 1

2) Wzór umowy – załącznik nr 2

3) Oświadczenie Wykonawcy dotyczące spełnienia warunków udziału w postępowaniu

o udzielenie zamówienia publicznego oraz braku podstaw wykluczenia – dokument JEDZ – załącznik nr 3

 (…)

1. Czy Zamawiający udostępni załącznik nr 3 – JEDZ tylko Wykonawcy, którego oferta zostanie najwyżej oceniona? Aktualnie nie jest on dostępny na stronie postępowania.

2. Czy Zamawiający zgodzi się aby Wykonawcy w części IV JEDZ ograniczyli się tylko do wypełnienia sekcji α – ogólne oświadczenie dotyczące wszystkich kryteriów kwalifikacji – i nie musieli wypełniać pozostałych sekcji w tej części JEDZ?”

**Odpowiedź:**

Ad. 1. Zamawiający w załączeniu do niniejszych odpowiedzi przekazuje dokument JEDZ.

Ad. 2. Zamawiający nie wyraża zgody.

**Pytanie nr 94:**

„Zamawiający w rozdziale VI, punkt II. Napisał:

II. „Spełniają warunki udziału w postępowaniu dotyczące zdolności technicznej lub zawodowej, tj. wykonali w ciągu ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie:

* co najmniej jedną dostawę min. 6 fabrycznie nowych autobusów 12-metrowych MAXI (…)

zgodnych z autobusami oferowanymi w niniejszym postępowaniu w zakresie typu podstawowych zespołów jezdnych i zespołów układu napędowego wraz z napędem elektrycznym zasilanym z magazynu energii elektrycznej oraz ładowaniem metodą „odwróconego” pantografu.

Zwracamy się z wnioskiem o zmniejszenie warunku udziału w postępowaniu do min. 5 fabrycznie nowych autobusów 12-metrowych MAXI, zgodnych z autobusami oferowanymi w niniejszym postępowaniu w zakresie typu podstawowych zespołów jezdnych i zespołów układu napędowego wraz z napędem elektrycznym zasilanym z magazynu energii elektrycznej oraz ładowaniem metodą „odwróconego” pantografu.

W ostatnich latach na polskim rynku autobusów miejskich było stosunkowo niewiele dostaw autobusów z napędem elektrycznym, w których ładowanie magazynów energii odbywało się metodą „odwróconego” pantografu, co ogranicza Wykonawcom możliwość przedstawienia referencji ze zrealizowanej dostawy 6 szt.”

**Odpowiedź:**

Patrz odpowiedź na pytanie nr 47.

**Pytanie nr 95:**

„Zamawiający w formularzu oferty w punkcie 11. napisał:

11. Rodzaj Wykonawcy\*:

• mikroprzedsiębiorstwo

• małe przedsiębiorstwo

• średnie przedsiębiorstwo

• jednoosobowa działalność gospodarcza

• osoba fizyczna nieprowadząca działalności gospodarczej

• inny rodzaj: (jaki ?)……………………………………………………

Zwracamy się z wnioskiem o określenie jakiej wielkości przedsiębiorcą jest Zamawiający.

Wykonawca w celu należytej staranności również zobowiązany jest do posiadania informacji na temat rodzaju kontrahentów, z którymi współpracuje”

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że posiada status dużego przedsiębiorcy.

**Pytanie nr 96:**

„Zamawiający w rozdziale XVII SWZ napisał

Najpóźniej w dniu podpisania umowy Wykonawca, który złożył najkorzystniejszą ofertę wniesie zabezpieczenie należytego wykonania umowy w formie/formach określonych w art. 450 ust. 1 i 2 Prawa w wysokości 5% ceny oferty.).

Oraz w § 10 ust. 1 Umowy napisał:

1. Wykonawca wnosi zabezpieczenie należytego wykonania Umowy przed jej zawarciem,

w wysokości 5 % wartości brutto przedmiotu Umowy, o którym mowa w § 6 ust. 13 Umowy

Jest to maksymalna wysokość jaką mógł przewidzieć Zamawiający. Czy Zamawiający zgodzi się na zmniejszenie wysokości zabezpieczenia należytego wykonania umowy do wartości 3%?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody.

**Pytanie nr 97:**

„Zamawiający w OPZ autobusy 18m i 12m punkt 8.1 tabeli napisał

Baterie (akumulatory trakcyjne) High Power typu LTO lub równoważne NMC

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie baterii wykonanych w technologii LFP Technologia LFP jest całkowicie równoważna a ma przewagę nad technologią NMC w postaci dłuższej żywotności. Co będzie z korzyścią dla Zamawiającego zwłaszcza po upływie wymaganego okresu gwarancji na magazyny energii.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 98:**

„Zamawiający w OPZ autobusy 18m i 12m punkt 5.1 tabeli napisał

Ogrzewanie przedziału pasażerskiego realizowane przy pomocy układu wykorzystującego pompę ciepła(…) System ogrzewania pojazdu wspomagany agregatem grzewczym (ON) o mocy cieplnej min. 25kW, działający w sposób automatyczny(…)

Prosimy o rozpatrzenie możliwości rezygnacji z wymogu zastosowania pieca spalinowego, gdyż pompa ciepła zastosowana w układzie jest dostatecznie wydajna, aby zapewnić odpowiednie ogrzewanie przestrzeni wewnątrz pojazdu bez konieczności wspomagania jej piecem spalinowym. Taki układ działa wystarczająco skutecznie do temperatury ok. -15C, a poniżej wspomagany jest bojlerem elektrycznym z grzałką. Przy rozwiązaniu z pompą ciepła nie ma potrzeby dublowania systemów ogrzewania i wygospodarowania dodatkowej przestrzeni na zbiornik ON. Czy Zamawiający zgodzi się na bardziej proekologiczne rozwiązanie ogrzewania z wykorzystaniem pompy ciepła wspomaganej bojlerem z grzałką elektryczną?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 99:**

„Zamawiający w OPZ autobusy 18m i 12m punkt 8.1 lit. b) tabeli napisał

BMS będzie również przekazywał informację do Systemu Zamawiającego w zakresie:

- zasięgu na poszczególnych odcinkach realizowanych kursów

- stanu naładowania baterii na poszczególnych odcinkach realizowanych kursów

- stanów alarmowych baterii (np. temperatur)

BMS nie ma możliwości przekazywania informacji bezpośrednio do systemu Zamawiającego.

Czy w związku z powyższym Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie w którym informacje z BMS przekazywane będą do Systemu Zamawiającego za pośrednictwem innego systemu zainstalowanego w pojeździe, np. SIP?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

**Pytanie nr 100:**

„W odniesieniu do wymagania Zamawiającego w OPZ ładowarki, pkt. 3.1 Wymagania ogólne ładowarka mobilna. Czy Zamawiający zaakceptuje dostawę ładowarki o mocy do 40 kW, która wymaga zasilania z gniazda CEE 63A?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 101:**

„Prosimy o informację geotechniczną o klasie gruntu w lokalizacji planowanej budowy stacji ładowania pantografowego, w szczególności czy w ramach budowy pętli przy ul. Pużaka zastosowano materiały pochodzące z działalności pogórniczej, jak pyły elektrowniane.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dysponuje dokumentacją geotechniczną.

**Pytanie nr 102:**

„W OPZ ładowarki, pkt. 2.1. Ładowarki zajezdniowe, Zamawiający informuje o przygotowaniu miejsca posadowienia stacji ładowania oraz informuje o konieczności wykonania czterech fundamentów. Czy Zamawiający mógłby potwierdzić, że w zakresie Wykonawcy jest dostarczenia czterech płyt fundamentowych prefabrykowanych i żadne dodatkowe czynności budowlane dla przygotowania gruntu pod płytę fundamentową nie muszą być przez Wykonawcę zrealizowane?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że Wykonawca musi wykonać m.in. fundamenty pod ładowarki zajezdniowe oraz wykonać niezbędne prace z tym związane (rozebranie kostki brukowej, wykonanie podbudowy, wylanie lub dostarczenie fundamentów, zabudowanie elementów kotwiących ładowarkę etc.).

**Pytanie nr 103:**

„Wykonawca prosi o wydłużenie wykonania terminu realizacji projektu o 120 dni, argumentując prośbę niepewną sytuacją w zakresie dostępności na rynku kluczowych komponentów, w szczególności stacji transformatorowych.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje o przekazaniu do publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej stosownego sprostowania w przedmiotowym zakresie. Informacja o nowym terminie realizacji zamówienia zostanie opublikowana na stronie prowadzonego postępowania w dniu opublikowania sprostowania w Dzienniku Urz.UE.

**Pytanie nr 104:**

„Zamawiający w OPZ ładowarki, pkt. 4.1 System zarządzania i monitorowania ładowania informuje, że posiada system zarządzania ładowarkami EOS, informuje także o tzw. konsoli systemu. Prosimy o potwierdzenie, że po stronie Wykonawcy będzie leżała tylko integracja ładowarek z systemem EOS i konsolą na poziomie standardu OCPP 1.6?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że wymaga, aby integracja ładowarek z systemem EOS została dokonana na poziome standardu min. OCPP 1.6-J i realizowała wszystkie opisane w OPZ zagadnienia. Niemniej jednak, odpowiedzialność za prawidłowe zafunkcjonowanie ładowarki w systemie, w tym udostępnianie właściwych danych i komunikatów z ładowarki, leży po stronie Wykonawcy.

**Pytanie nr 105:**

„Czy Zamawiający zaakceptuje lokalizację kamery monitoringu wizyjnego CCTV na lampie oświetleniowej, która wykonana zostanie w ramach tego kontaktu w pobliżu planowej stacji ładowania pantografowego?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie.

**Pytanie nr 106:**

„W OPZ ładowarki w pkt. 1.1 Wymagania ogólne Zamawiający napisał:

,, Ładowarka pantografowa musi być kompatybilna z posiadanymi przez Zamawiającego autobusami o napędzie elektrycznym (Solaris Urbino 12E) wyposażonymi w 4-ry szyny stykowe na dachu pojazdu przeznaczone do współpracy z odwróconym pantografem z mocą ładowania do 300KW (włącznie) oraz 2 gniazda zasilające COMBO 2 o mocy ładowania do 120KW (włącznie)”,

a w pkt 1.3 Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego, Zamawiający napisał ,, urządzenie musi zapewniać możliwość awaryjnego ładowania przy pomocy wtyku „plug-in”, kompatybilnego z gniazdem CCS typu 2 (zgodne z IEC 62196-3), z maksymalną mocą ładowania 150kW’’

Prosimy, o potwierdzenie, że stacja ładowania pantografowego ma być wyposażona w jeden wtyk plug-in CCS typu 2 do ładowania awaryjnego z maksymalną mocą 150 kW.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 107:**

„Dotyczy OPZ ładowarki, pkt. 3 Ładowarka mobilna.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wykona gniazdo zasilania dla ładowarki mobilnej.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 108:**

„Zamawiający w OPZ ładowarki w pkt. 1.4 napisał: „Operator na terenie zajezdni posiada odpowiednią infrastrukturę do zasilania ładowarek, dla uzyskania wymaganych parametrów ładowania w tym kable energetyczne, jak i stację Trafo.” Prosimy o potwierdzenie, że posiada umowę przyłączeniową na moc uwzględniającą ładowarki z tego kontaktu, jeżeli tak to prosimy o udostępnienie.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że posiada umowę przyłączeniową na wymaganą moc i informuje, że stosowną umowę przedstawi Wykonawcy, z którym zostanie podpisana umowa.

**Pytanie nr 109:**

„W OPZ ładowarki w pkt. 1.1 Zamawiający napisał: „wymagane jest podświetlenie LED przedziałów oraz paneli obsługowych urządzenia”, czy Zamawiający dopuści podświetlenie LED w postaci lampek informujących o statusie ładowarki (zielony – gotowość, niebieski – ładowanie, czerwony - awaria)”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie w zakresie lampek informujących o statusie ładowarki.

**Pytanie nr 110:**

„W OPZ ładowarki w pkt. 2.2 Zamawiający napisał: „Wymagane jest zabezpieczenie instalacji elektrycznej wraz ze stacją ładowania autobusów z napędem elektrycznym bezpiecznikiem dostosowanym do przewidywanego obciążenia. Instalacja elektryczna musi być zabezpieczona przed czynnikami środowiskowymi” Prosimy o potwierdzenie, że w wymienionym zapisie chodzi o instalację elektryczną ładowarki.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, jednak zwraca uwagę, że obowiązkiem Wykonawcy jest takie zabezpieczenie ładowarki przed czynnikami środowiskowymi, aby była ona w stanie funkcjonować w warunkach panujących w miejscu montażu.

**Pytanie nr 111:**

„Prosimy o potwierdzenie, że na potrzeby badania UDT zamawiający udostępni schemat instalacji elektrycznej (wraz z zabezpieczeniami) zasilającej ładowarki na zajezdni.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 112:**

„W Zał. nr 4 paragraf 3 ustęp 1 Zamawiający napisał:

„Wykonawca na swój koszt zobowiązuje się do przeszkolenia,….. wskazanych przez Zamawiającego 20 pracowników zaplecza technicznego MZK, w grupach nie większych niż 8-osobowe i w czasie nie krótszym niż 24 godziny, w tym minimum 5 wskazanych przez Zamawiającego pracowników MZK w zakresie diagnostyki oraz pozostałych w zakresie zasad obsługi i napraw pojazdów.

Prosimy o potwierdzenie, że osoby dedykowane przez Zamawiającego do wykonywania obsługi i napraw pojazdów elektrycznych będą posiadały uprawnienia do obsługi urządzeń elektrycznych do 1kV SEP lub równoważne.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 113:**

„W Zał. nr 4 paragraf 4 ustęp 3 Zamawiający napisał:

„Z gwarancji wyłączone są materiały eksploatacyjne, bezpieczniki, żarówki, paski klinowe, pióra wycieraczek, klocki hamulcowe i ogumienie, szkło w zakresie uszkodzeń mechanicznych pod warunkiem, że ich awaria lub przedwczesne zużycie nie było spowodowane wadami wykonawczymi, produkcyjnymi lub montażowymi oraz niewłaściwą jakością przeprowadzonych prac u Wykonawcy lub w autoryzowanym serwisie. Za normalne uznaje się zużycie po uzyskaniu przebiegu lub czasu eksploatacji podanego odpowiednio poniżej:

a) paski klinowe (nie mniej niż 60 000 km),

b) pióra wycieraczek (nie mniej niż 10 m-cy)

c) klocki hamulcowe (nie mniej niż 60 000 km),

d) ogumienie (nie mniej niż 180 000 km).”

1.1. Prosimy o potwierdzenie, że jako materiały eksploatacyjne Zamawiający rozumie m.in. wkłady filtrów, oleje, smary, płyny eksploatacyjne.

1.2. Czy zamawiający zgodzi się na rozszerzenie powyższej listy o pozostałe materiały eksploatacyjne oraz części ulegające zużyciu takie jak:

- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe,

- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),

- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych.

1.3. Prosimy o zmianę przebiegu ogumienia z 180 000 km na 160 000 km.

1.4. Ze względu na punktowany przez Zamawiającego okres gwarancji (który jest dłuższy niż trwałość eksploatacyjna akumulatorów) prosimy o wyłączenie akumulatorów z gwarancji całopojazdowej i potwierdzenie, że w zakresie akumulatorów zastosowanie ma gwarancja producenta akumulatorów.”

**Odpowiedź:**

Ad. 1. Zamawiający informuje, że z gwarancji nie są wyłączone następstwa awarii, usterek, uszkodzeń, wadliwego działania itp. wynikające z zastosowanych, dostarczanych przez Wykonawcę wkładów filtrów, olejów, smarów, płynów eksploatacyjnych.

Ad. 2. Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ w przypadku normalnie zużywających się tarcz hamulcowych i amortyzatorów (poza wadami fabrycznymi). Zamawiający wyraża zgodę na poszerzenie listy materiałów wyłączonych z gwarancji o szkło przy uszkodzeniach mechanicznych.

Ad. 3. Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ w zakresie zużycia eksploatacyjnego do przebiegu nie mniej niż 180 000 km. Zamawiający formułując te wymogi oparł je na doświadczeniach eksploatacyjnych, potwierdzających uzyskiwanie przyjętych parametrów, oczekując w tym zakresie ogumienia najwyższej jakości gwarantującej spełnienie wymogów.

Ad. 4. Zamawiający wyraża zgodę na wyłączenie akumulatorów 12V (nie dotyczy baterii trakcyjnych) z gwarancji całopojazdowej i potwierdza, że w zakresie tych akumulatorów zastosowanie ma gwarancja producenta akumulatorów, przy czym gwarantem jest Wykonawca, który obowiązany jest do wykonywania czynności w terminach i zakresach przewidzianych przez producenta.

**Pytanie nr 114:**

„W Zał 4 paragraf 4 ustęp 7 Zamawiający napisał:

„W przypadku, gdy w okresie gwarancji wystąpi awaria autobusu powodująca konieczność dostarczenia go do zewnętrznego serwisu, Wykonawca zobowiązany jest ponieść wszelkie związane z tym koszty, m.in. koszty zużytej energii i paliwa, wynagrodzenia kierowców oraz wszelkie inne koszty, które powstaną w trakcie transportu pojazdu i wynikają z konieczności dostarczenia autobusu do tego serwisu.”

Prosimy o potwierdzenie, że zapis dotyczy tylko awarii, które są objęte gwarancją.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 115:**

„W Zał. 4 paragraf 5 ustęp 1 Zamawiający napisał:

„Wykonawca w okresie gwarancji zobowiązany jest do nieodpłatnego dostarczania do MZK części zamiennych, w terminie nie dłuższym niż 2 dni robocze, a w szczególnych przypadkach za pisemną zgodą Zamawiającego lub osoby przez niego upoważnionej na piśmie, w terminie nie dłuższym niż 5 dni roboczych, liczonych od daty złożenia zamówienia. Wszelkie koszty związane z wymianą wadliwych części w okresie gwarancji ponosi Wykonawca. Dostawa części zamiennych do napraw nie podlegających gwarancji nastąpi w ciągu 10 dni roboczych, licząc od dnia zgłoszenia pod warunkiem, że zgłoszenie wpłynie do godz. 15.00. Wpłynięcie zgłoszenia po tej godzinie powoduje liczenie czasu od dnia następnego.”

Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca w okresie gwarancji zobowiązany jest do nieodpłatnego dostarczania części zamiennych tylko do napraw gwarancyjnych. Pozostałe części zamienne będą dostarczane odpłatnie.

Prosimy o potwierdzenie, że powyższe terminy mogą ulec zmianie za zgodą obu stron w przypadku napraw takich zespołów i podzespołów jak: silnik, przednia oś, system magazynowania energii, elementy kratownicy.

Prosimy o potwierdzenie, że Czas realizacji zamówienia liczy się od daty zamówienia pod warunkiem, że zamówienie wpłynie do godz. 14:00, wpłynięcie zamówienia po tej godzinie powoduje liczenie czasu od dnia następnego.”

**Odpowiedź:**

Ad. 1. Zamawiający potwierdza, że Wykonawca w okresie gwarancji zobowiązany jest do nieodpłatnego dostarczania części zamiennych tylko do napraw gwarancyjnych.

Ad. 2. Zamawiający potwierdza, że powyższe terminy mogą ulec zmianie za zgodą obu stron w przypadku napraw takich zespołów i podzespołów jak: silnik, przednia oś, system magazynowania energii, elementy kratownicy.

Ad. 3. Zamawiający nie potwierdza, że czas realizacji zamówienia liczy się od daty zamówienia pod warunkiem, że zamówienie wpłynie do godz. 14:00.

**Pytanie nr 116:**

„W Zał. Wzór umowy paragraf 3 ustęp 12 Zamawiający napisał:

„Wykonawca dostarczy Zamawiającemu kompletną dokumentację każdego autobusu w języku polskim, w tym programy, licencje, niezbędne oprzyrządowanie i urządzenia do programowania i obsługi monitoringu, elektronicznych urządzeń informacji i obsługi pasażerów oraz innych systemów, które posiada dostarczony autobus.”

Zamawiający wymaga, aby dostarczyć licencje. Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest załączona w formie papierowej, np. MS Windows . Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia pisemnej licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część danego oprogramowania.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający uzna warunek dostarczenia licencji za spełniony w przypadku, gdy Wykonawca dostarczy oprogramowanie, którego integralną częścią jest licencja dla tego oprogramowania.

**Pytanie nr 117:**

„W Zał. nr 2 punkt 2 Zamawiający napisał:

„Przebieg pomiędzy okresowymi obsługami autobusu nie może być krótszy niż 45 000 km z wyjątkiem napędu elektrycznego gdzie przebieg pomiędzy okresowymi obsługami nie może być krótszy niż 30 000km.

Prosimy o potwierdzenie, że do opisanego okresu obsługowego nie zalicza się pierwszy tzw. zerowy przegląd podczas którego może być wymagana wymiana materiałów przeglądowych przed osiągnięciem wskazanego przez Zamawiającego przebiegu między obsługami okresowymi.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza wykonywanie częściej niż wymagany przebieg międzyobsługowy okresowych czynności (typu kontrola, sprawdzenie) podczas których nie jest wymagana wymiana części.”

**Odpowiedź:**

Ad. 1. Zamawiający potwierdza, że do opisanego okresu obsługowego nie zalicza się pierwszy tzw. zerowy przegląd.

Ad. 2. Zamawiający potwierdza, że dopuszcza wykonywanie częściej niż wymaga przebieg między-obsługowy, okresowych czynności (typu kontrola, sprawdzenie), podczas których nie jest wymagana wymiana części.

**Pytanie nr 118:**

„W Zał. nr 2 punkt 18 Zamawiający napisał:

„W okresie gwarancji Dostawca jest zobowiązany do wykonywania na swój koszt wszystkich czynności obsługowych, diagnostycznych, regulacyjnych i konserwacyjnych (ochrony przed korozją) przewidywanych w instrukcji (harmonogramie) obsługi pojazdu, w tym również dostarczenia wszystkich niezbędnych do wykonania tych czynności materiałów eksploatacyjnych (w tym: płynów, olejów, filtrów, materiałów konserwacyjnych i lakierniczych itp.), jak również do przeprowadzania czynności kontrolnych, obsługowych i legalizacyjnych systemów detekcji i gaszenia pożaru. Jeżeli konieczne będzie dostarczenie autobusu do serwisu zewnętrznego Wykonawca pokryje również wszelkie związane z tym koszty.”

Oraz w Zał. Wzór umowy punkt 11 Zamawiający napisał:

„W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązuje się do wykonywania na swój koszt i ryzyko wszystkich czynności obsługowych, diagnostycznych, regulacyjnych i konserwacyjnych (ochrony przed korozją) przewidywanych w instrukcji obsług urządzeń, jak również do przeprowadzania czynności kontrolnych i legalizacyjnych (przeglądy okresowe i obowiązkowe gwarancyjne).”

Prosimy o uzupełnienie i doprecyzowanie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części i materiałów eksploatacyjnych, tj. obsługę codzienną, tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie), podczas której nie jest wymagana wymiana części i materiałów eksploatacyjnych, tj. obsługę codzienną, tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

**Pytanie nr 119:**

„W Zał. nr 4 paragraf 7 ustęp 1 Zamawiający napisał:

„W przypadku wystąpienia w dostarczonych autobusach, w okresie gwarancji lub rękojmi, wady, usterek o charakterze masowym rozumianych jako uszkodzenia tego samego rodzaju i typu w co najmniej 3 dostarczonych w ramach umowy autobusach w okresie 12 następujących po sobie miesięcy, Wykonawca zobowiązuje się do ich oddzielnego usuwania polegającego na wykryciu przyczyn ich powstania, w terminie 2 dni roboczych licząc od daty powiadomienia.”

Prosimy o zmianę zapisu z „2 dni roboczych” na „3 dni roboczych, ponieważ 2 dni nie wystarczą na dojazd i wykonanie czynności w zajezdni Zamawiającego w Opolu.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyraża zgodę na zaproponowane rozwiązanie.

W związku z powyższym Zamawiający informuje o zmianie treści § 7 ust. 1 Warunków serwisu w sposób następujący:

Było:

„W przypadku wystąpienia w dostarczonych autobusach, w okresie gwarancji lub rękojmi, wady, usterek o charakterze masowym rozumianych jako uszkodzenia tego samego rodzaju i typu w co najmniej 3 dostarczonych w ramach umowy autobusach w okresie 12 następujących po sobie miesięcy, Wykonawca zobowiązuje się do ich oddzielnego usuwania polegającego na wykryciu przyczyn ich powstania, w terminie 2 dni roboczych licząc od daty powiadomienia.”

Jest:

„W przypadku wystąpienia w dostarczonych autobusach, w okresie gwarancji lub rękojmi, wady, usterek o charakterze masowym rozumianych jako uszkodzenia tego samego rodzaju i typu w co najmniej 3 dostarczonych w ramach umowy autobusach w okresie 12 następujących po sobie miesięcy, Wykonawca zobowiązuje się do ich oddzielnego usuwania polegającego na wykryciu przyczyn ich powstania, w terminie 3 dni roboczych licząc od daty powiadomienia.”

**Pytanie nr 120:**

„We wzorze umowy, paragraf 7 ustęp 6, Zamawiający napisał:

„Wykonawca gwarantuje, że konstrukcja pojazdu i zastosowane rozwiązania zapewnią co najmniej 15 lat eksploatacji, przy założeniu średnio 70.000 km rocznego przebiegu (±10%).”

Prosimy o potwierdzenie, że planowany średni roczny przebieg każdego z zamawianych autobusów wynosi 70 000 km (±10%).”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 121:**

„Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu zadeklarowanego przez Wykonawcę okresu, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu oraz że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone nieodpłatnie Wykonawcy.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza. Zamawiający ponownie wskazuje, że niedopuszczalna jest wymiana poszczególnych elementów (paków) baterii, lecz wyłącznie wymianie podlegać będzie cały układ bateryjny. Zamawiający potwierdza, że baterie w przypadku konieczności ich wymiany zostaną zwrócone Wykonawcy.

**Pytanie nr 122:**

„Prosimy o potwierdzenie, że gwarancja na nowe części wymienione w ramach napraw gwarancyjnych, biegnie od początku i kończy się z chwilą gwarancji na cały autobus.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 123:**

„Prosimy o potwierdzenie, że zobowiązania gwarancyjne na magazyn energii, kończą się z dniem upływu okresu gwarancyjnego o których mowa w punkcie 8.1. OPZ autobusy, niezależnie czy i ile razy były wymieniane poszczególne elementy systemu.”

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza.

**Pytanie nr 124:**

„We wzorze do umowy, paragraf 7, ustęp 3, Zamawiający napisał:

„[…]

7) 10 lat na system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy, obejmujący wszystkie elementy systemu, czynności kontrolne, obsługowe, naprawcze i legalizacyjne oraz materiały eksploatacyjne (filtry, oleje, czynnik chłodniczy itp.) począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano odbioru autobusu,

8) 12 lat na system neutralizacji wirusów, bakterii, grzybów oraz innych drobnoustrojów obejmujący wszelkie naprawy, wymianę części zamiennych oraz innych komponentów potrzebnych do pracy systemu, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano odbioru autobusu,

9) 8 lat na elektroniczne systemy pokładowe (SPA) w zakresie dostarczanych przez Wykonawcę elementów oraz gwarancję rozruchową powierzonych elementów SPA plus 1 rok gwarancji na ich instalację, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano odbioru autobusu.”

1.1 Prosimy o rozważenie zmiany gwarancji z 10 lat na system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy, obejmujący wszystkie elementy systemu, czynności kontrolne, obsługowe, naprawcze i legalizacyjne oraz materiały eksploatacyjne (filtry, oleje, czynnik chłodniczy itp.) na 8 lat, ponieważ tak długa gwarancja będzie skutkować wzrostem ceny przedmiotu zamówienia. Zastosowanie techniczne wymaga umieszczenia dwóch klimatyzacji z pompą ciepła, która będzie skutowała podwojeniem kosztów przeglądów i napraw.

1.2 Prosimy o rozważenie zmiany gwarancji z 12 lat na system neutralizacji wirusów, bakterii, grzybów oraz innych drobnoustrojów obejmujący wszelkie naprawy, wymianę części zamiennych oraz innych komponentów potrzebnych do pracy systemu, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano odbioru autobusu, na 5 lat, ponieważ tak długa gwarancja będzie skutkować wzrostem ceny przedmiotu zamówienia.

1.3 Prosimy o rozważenie zmiany gwarancji z 8 lat na elektroniczne systemy pokładowe (SPA) w zakresie dostarczanych przez Wykonawcę elementów oraz gwarancję rozruchową powierzonych elementów SPA plus 1 rok gwarancji na ich instalację, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano odbioru autobusu, na 5 lat, ponieważ tak długa gwarancja będzie skutkować wzrostem ceny przedmiotu zamówienia.”

**Odpowiedź:**

Ad. 1. Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

Ad. 2. Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

Ad. 3. Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 125:**

„We wzorze do umowy, paragraf 7, ustęp 4, Zamawiający napisał:

„Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji na magazyn energii (baterie trakcyjne) na okres 10 lat,”

Zamawiający wymaga długiego okresu gwarancji na pojemność energetyczną magazynów energii elektrycznej na poziomie minimum 80% ich wartości nominalnej. Okres trwałości baterii trakcyjnej zależy od wielu zmiennych czynników. Spadek pojemności energetycznej baterii trakcyjnych jest normalnym zjawiskiem występującym podczas użytkowania baterii trakcyjnych. Wymóg bardzo długiego okresu gwarancji prowadzi do podniesienia kosztów tym samym ceny oferty. Czy Zamawiający zgodzi się na skrócenie okresu gwarancji na pojemność energetyczną magazynów energii elektrycznej do 7 lat?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zaproponowane rozwiązanie i podtrzymuje zapisy OPZ.

**Pytanie nr 126:**

„We wzorze do umowy, paragraf 7 ustęp 11 Zamawiający napisał:

1. dostarczenia wszystkich niezbędnych do wykonania obsług i konserwacji materiałów eksploatacyjnych (w tym: płynów, olejów, lamp UV, filtrów [w tym filtrów HEPA jeśli zostaną zastosowane], materiałów lakierniczych i konserwacyjnych),

Prosimy o podanie i sprecyzowanie jakiego rodzaju materiały lakiernicze i konserwacyjne Zamawiający ma na myśli?”

**Odpowiedź:**

Zamawiający ma na myśli materiały do konserwacji lub naprawy elementów np. poszycia, kratownicy, które uległy uszkodzeniu z przyczyn innych niż zewnętrzne uszkodzenia mechaniczne.

**Pytanie nr 127:**

W OPZ ładowarki, w pkt. 1.1. Wymagania ogólne Zamawiający napisał:

*"Ładowarka zostanie podłączona i zasilona energią ze stacji TRAFO wskazanej w PFU (jak zaznaczono na rys. 1), która będzie dostępna przed instalacją stacji pantografowej"*

A w PFU w pkt. 7 Zamawiający napisał:

*"Zgodnie z warunkami niezbędne jest po stronie Wykonawcy wykonać:*

*• Głowica kablowa wraz ze złączem kablowym średniego napięcia ZKSN-3p zlokalizowanego*

*przy trasie kablowej 15 kV Gosławice-Łódzka*

*• Stacji transformatorowej 15kV o mocy dostosowanej do mocy zamówionej (720kW) min*

*1000kVA"*

Prosimy o potwierdzenie, że po stronie Zamawiającego będzie wykonanie stacji transformatorowej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie potwierdza. Zgodnie z zapisami OPZ ładowarki, w pkt. 1.1., Wymagania ogólne Zamawiający napisał: „Ładowarka zostanie podłączona i zasilona energią ze stacji TRAFO wskazanej w PFU (jak zaznaczono na rys. 1), **która zostanie wykonana w ramach innego postępowania i będzie dostępna przed instalacją stacji pantografowej.**

Zamawiający w załączeniu przekazuje następujące ujednolicone dokumenty:

* ZAŁĄCZNIK NR 2. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA – ELEKTROBUSY 12-METROWE\_22.08.2022,
* ZAŁĄCZNIK NR 2. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA – ELEKTROBUSY 18-METROWE\_22.08.2022,
* ZAŁĄCZNIK NR 2. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA - INFRASTRUKTURA DO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW\_22.08.2022,
* Dokument JEDZ\_22.08.2022,
* Warunki serwisu\_22.08.2022,
* Wzór umowy\_22.08.2022,

po ww. zmianach.