



Gorzów Wlkp., dnia 09.10.2024 r.

Zamawiający:

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gorzowie Wlkp., przy ul. Kostrzyńskiej 46.

Dotyczy:

postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczone pn. Zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania dla Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim sp. z o.o. Oznaczenie postępowania: 899/2024/015.

Strona internetowa prowadzonego postępowania:

https://platformazakupowa.pl/pn/mzk_gorzow

ODPOWIEDZI NA PYTANIA I MODYFIKACJA SWZ

Zamawiający, Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim sp. z o.o. z siedzibą w Gorzowie Wlkp., działając na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych, zwanej dalej „ustawą Pzp”, przekazuje poniżej treść pytań wraz z odpowiedziami:

Pytanie nr 1:

SWZ

Zamawiający zapisał:

Zamawiający nie dopuszcza możliwości składania ofert częściowych.

(...)

Przedmiot zamówienia obejmuje:

1) Dostawę 7 sztuk fabrycznie wolnych od wad fizycznych i prawnych, fabrycznie nowych, zeroemisyjnych, niskopodłogowych autobusów miejskich klasy MAXI z napędem elektrycznym, spełniających wymagania Zamawiającego określone w niniejszym SWZ oraz spełniających wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tj. Dz.U. z 2024 r. poz. 502), a także posiadających aktualne „Świadectwo homologacji typu pojazdu”, wydane przez ustawowo uprawniony organ w rozumieniu Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie homologacji typu pojazdów (Dz. U.2023 poz. 1651).

2) Zaprojektowanie i wybudowanie na terenie Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim sp. z o.o. 7 (siedmiu) jednostanowiskowych stacji wolnego ładowania wyposażonych w ładowarki o mocy 150 kW każda, w tym zaprojektowanie i wybudowanie na potrzeby stacji ładowania niezbędnej infrastruktury, tj. jednej trafostacji o mocy min. 800 kVA, wykonanie okablowania z dwóch trafostacji do zasilania ładowarek, wykonanie miejsc postojowych w obrębie terenu stacji ładowania wraz z drogami dojazdowymi i przebudową kanalizacji deszczowej oraz dostawa ładowarki mobilnej o mocy 60 kW.

Prosimy o podzielenie przedmiotu zamówienia na odrębne części, osobno dla wykonania prac budowlanych i osobno dla dostawy autobusów.

Ustawa Prawo zamówień publicznych definiuje dostawę jako nabywanie rzeczy, praw oraz innych dóbr, w szczególności na podstawie umowy sprzedaży, dostawy, najmu, dzierżawy oraz leasingu (art. 2 pkt 2 ustawy Pzp) natomiast roboty budowlane jako wykonanie albo zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w rozumieniu ustawy Prawo budowlane, a także realizację obiektu budowlanego, z pomocą dowolnych środków, zgodnie z wymaganiami określonymi przez zamawiającego. Roboty budowlane w rozumieniu ustawy - Prawo budowlane są natomiast definiowane jako: budowa, przebudowa, rozbudowa, montaż, remont lub rozbiorka obiektu budowlanego, przy czym przez obiekt budowlany należy rozumieć budynek wraz z instalacjami lub urządzeniami technicznymi, budowlę stanowiącą całość techniczno - użytkową wraz z instalacjami i urządzeniami oraz obiekt małej architektury (art. 3 pkt 1).

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.
66-400 Gorzów Wlkp., ul. Kostrzyńska 46

Sąd Rejonowy w Zielonej Górze VIII Wydział Gospodarczy
KRS 0000446109

NIP 599-000-36-19 | Kapitał zakładowy: 17 331 000,00

T +48 957 287 800 F +48 957 287 801

mzk@mzk-gorzow.com.pl | www.mzk-gorzow.com.pl



Jeżeli, ze względu na złożony charakter zamówienia, nie jest możliwe lub jest niecelowe rozdzielanie różnych rodzajów świadczeń celem udzielenia odrębnych zamówień (w tym zamówień w częściach), zamawiający może udzielić takiego wielorodzajowego zamówienia, tylko wówczas, jeżeli nie godzi to w zachowanie zasady uczciwej konkurencji. Takie rozwiązanie zawierała ustawa Prawo zamówień publicznych w poprzednim brzmieniu (vide: art. 7 ust. 1 ustawy Pzp). Obecnie obowiązująca Ustawa Prawo zamówień publicznych nie odnosi się zatem w sposób szczególny do sytuacji, w której przedmiot zamówienia obejmuje zarówno roboty budowlane jak i dostawy, przy czym zarówno robotom budowlanym jak i dostawom można by przypisać cechy głównego przedmiotu zamówienia. Zamawiający w takim przypadku powinien dążyć do rozdzielania poszczególnych rodzajów zamówień, poprzez ich udzielanie w częściach, a jeżeli zamówienia te są ze sobą funkcjonalnie powiązane i nie jest możliwe rozdzielanie ich wykonania pomiędzy różnych wykonawców, na zamawiającym spoczywa obowiązek wykazania przyczyn, dla których podział zamówienia stał się niemożliwy.

Warto również zwrócić uwagę, iż w Przewodniku do wspólnotowych zasad w zamówieniach na dostawy, wydanym przez Komisję Europejską dla interpretacji dyrektywy 93/36/EEC, ale aktualnym dla omawianego wyżej zagadnienia, wskazano, iż zamawiający w pierwszej kolejności powinien rozważyć, czy możliwe jest rozdzielanie dostaw i robót budowlanych na dwa odrębne postępowania, bez szkody dla tych zamówień, tak by zachować reżim prawny właściwy dla danego rodzaju zamówienia. Jeżeli natomiast istnieją względy przemawiające za potrzebą połączenia dostaw i robót budowlanych w jednym zamówieniu, dla określenia, czy mamy do czynienia z zamówieniem na dostawy, gdyż roboty budowlane mają charakter dodatkowy, należy w pierwszej kolejności wziąć pod uwagę, czy celem zamówienia jest dostarczenie dobra ruchomego, tzn. takiego które bez szkody dla jego funkcjonowania można przemieszczać w inne miejsca, czy też celem zamówienia jest wejście w posiadanie przez zamawiającego nieruchomości. W tym drugim przypadku wyłączone jest kwalifikowanie zamówienia jako dostawy, a towarzyszących jej robót budowlanych jako zamówienia dodatkowego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Zamawiający nie dokonał podziału przedmiotowego zamówienia na części albowiem przedmiotem zamówienia jest dostawa 7 sztuk autobusów elektrycznych, zeroemisyjnych wraz z infrastrukturą ładowania pojazdów. Zamawiający wymaga, aby dostarczane autobusy były kompatybilne z realizowaną w systemie zaprojektuj i wybuduj infrastrukturą ładowania. Ponadto, Wykonawca zobowiązany jest do zaplanowania i przeprowadzenia wszystkich zadań w taki sposób, aby dostawa autobusów i budowa stacji ładowania zostały zrealizowane w terminie umożliwiającym ich jednoczesną eksploatację. Dokonanie podziału zamówienia na części spowodowałoby ryzyko niewłaściwego zrealizowania przedmiotu zamówienia wskutek braku właściwej koordynacji działań Wykonawców realizujących poszczególne części zamówienia oraz mogłoby powodować realne zagrożenie dla prawidłowego realizowania przez Zamawiającego uprawnień wynikających z udzielonej ręką i gwarancji. Podkreślenia wymaga przy tym fakt, iż kluczowym elementem dostarczanych autobusów elektrycznych są baterie trakcyjne, a ich prawidłowe ładowanie warunkuje okres ich trwałości i możliwość realizacji uprawnień wynikających z gwarancji. Zapewnienie optymalnej synchronizacji oprogramowania stacji ładowania z oprogramowaniem autobusów elektrycznych ma zatem zasadniczy wpływ na eksploatację autobusów, co powoduje, że zrealizowanie całości przedmiotu zamówienia przez jednego Wykonawcę jest w pełni uzasadnione. W konsekwencji, w ocenie Zamawiającego, podział zamówienia jest nieuzasadniony ze względów technicznych, gwarancyjnych, organizacyjnych oraz ekonomicznych.

Pytanie nr 2:

SWZ

Zamawiający zapisał:

Zamawiający żąda złożenia wraz z ofertą następujących przedmiotowych środków dowodowych:

(...)

e) homologacji udzielonej dla oferowanego typu pojazdu (autobusu) potwierdzającej spełnienie wymogów Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) Jednolite przepisy

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.
66-400 Gorzów Wlkp., ul. Kostrzyńska 46

Sąd Rejonowy w Zielonej Górze VIII Wydział Gospodarczy
KRS 0000446109

NIP 599-000-36-19 | Kapitał zakładowy: 17 331 000,00

T +48 957 287 800 F +48 957 287 801

mzk@mzk-gorzow.com.pl | www.mzk-gorzow.com.pl



dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego [2019/1850] (Dz.U.UE L z dnia 5 listopada 2019 r.) potwierdzonej dokumentem wystawionym przez jednostkę upoważnioną do udzielenia homologacji w danym zakresie,

f) homologacji udzielonej dla oferowanego typu pojazdu (autobusu) potwierdzającej spełnienie wymogów Regulaminu nr 66 - spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej (Dz.U.UE L z dnia 30 marca 2011 r.) potwierdzonej dokumentem wystawionym przez jednostkę upoważnioną do certyfikowania w danym zakresie,

Prosimy o usunięcie zapisów w zakresie spełnienia wymogów homologacji w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich i wymogów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego. Alternatywnie, prosimy o wyrażenie zgody na złożenie wyżej wymienionych dokumentów przed dostawą pierwszego pojazdu.

Wskazane przez Zamawiającego rozwiązanie jest niczym nie uzasadnione. Regulamin nr 29 dotyczy pojazdów ciężarowych. Tymczasem, przedmiotem zamówienia jest dostawa autobusów miejskich, co oznacza, iż postawione przez Zamawiającego wymogi zawarte w Regulaminie nr 29 nie mogą znaleźć odzwierciedlenia w tym Postępowaniu, albowiem odnoszą się do zupełnie innego typu pojazdów drogowych. Zgodnie z brzmieniem art. 99 ust. 2 PZP, zamawiający opisując przedmiot zamówienia jest zobowiązany przy określaniu jego cech uczynić to w taki sposób, aby były one „związane z przedmiotem zamówienia oraz proporcjonalne do jego wartości i celów”.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że Regulamin nr 29 odnosi się do pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie (zob. pkt 1 Regulaminu nr 29):

1. ZAKRES

Niniejszy regulamin dotyczy pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N⁽¹⁾ w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie.

Pojazd kategorii N zdefiniowany jest w załączniku nr 2 do ustawy Prawo o ruchu drogowym, który w pkt. 2 stanowi: „Kategoria N: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków, w tym:

- 1) kategoria N1: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t;
- 2) kategoria N2: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t;
- 3) kategoria N3: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t.”

Tymczasem autobusy miejskie, stanowiące przedmiot zamówienia stanowią pojazdy kategorii M. Już więc ta okoliczność wyklucza możliwość dostosowania przedmiotu zamówienia do wymogów z powyżej wskazanego Regulaminu.

Za fakt uznać należy również okoliczność, iż autobusy miejskie (będące przedmiotem niniejszego Zamówienia) nie pełnią funkcji pojazdów do przewozu ładunku. Pojazdy te służą bowiem do przewozu osób. W Regulaminie nr 29 zawarte są wymagania, których spełnienie zapewnia bezpieczeństwo osób znajdujących się w kabinie kierowcy. Wymagania te uregulowane są w szczególności w celu zabezpieczenia kabiny kierowcy przed zmiążdżeniem przez przewożony ładunek. Już zatem pobieżna analiza wymogów Regulaminu nr 29 prowadzi do wniosku, iż jego treść nie znajduje zastosowania do autobusów miejskich, gdyż nie posiadają one kabiny kierowcy oddzielonej od pozostałej części pojazdu analogicznej do tej, która jest w pojazdach ciężarowych.

Regulamin nr 29 EKG ONZ nie ma nic wspólnego z bezpieczeństwem osób znajdujących się w pojeździe. Odnosi się do bezpieczeństwa w kabinie kierowcy.



Dodawanie dodatkowych wymogów dla autobusów, żeby spełniały wymogi Regulaminu nr 29 EKG ONZ ma dużo przeciwwskazań, albowiem nie tylko nie poprawiają one bezpieczeństwa, ale mogą je wręcz pogorszyć:

- Autobus miejski porusza się z małymi prędkościami w dużym ruchu i widoczność dla kierowcy jest bardzo ważna. Wzmacnianie ściany przodu wpływa negatywnie na widoczność kierowcy (masywniejsze grubsze słupki) co wiąże się ze zmniejszeniem bezpieczeństwa pasażerów – bardziej pojazd narażony jest na kolizje.
- Wzmacnianie ściany przodu zwiększa masę własną pojazdu i dociąża oś przednią (dodatkowa masa przed osią na zwisie). Większy nacisk, a w przypadku autobusów miejskich, gdzie dopuszczalny nacisk osi często jest na granicy dopuszczalnego maksymalnego dla kół (opon) i osi. Występuje konieczność zmniejszenia ilości pasażerów w przedniej części autobusu przez ograniczenie miejsca do stania (barierki typu bonanza lub inne ograniczenie) lub zmniejszanie ilości miejsc do siedzenia w przedniej części autobusu. Jest negatywne zjawisko w autobusach miejskich, gdzie właścicielowi ma maksymalnej liczbie pasażerów.
- Autobus jest wykonany w formie nadwozia wagonowego, nie ma wydzielonej kabiny kierowcy jak w kategorii N (pojazdy ciężarowe).
- Regulamin nr 29 EKG ONZ jest regulaminem mającym za zadanie ochronę kierowcy pojazdów ciężarowych narażonych na wjazd w poprzedzający go pojazd ciężarowy – szczególnie dla jadących w konwojach z dużą prędkością ciężarówkach na drogach szybkiego ruchu.

Odpowiedź:

W odniesieniu do wymogów homologacji określonych w Regulaminie 29 EKG - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego, Zamawiający wskazuje, że pojazdy, które są przedmiotem niniejszego postępowania są w komplecie z dużymi bateriami, których Zamawiający dotychczas nie użytkował. Ciężar baterii i ich ułożenie w pojeździe ma znaczny wpływ na zachowanie konstrukcji kabiny kierowcy w czasie kolizji. Miasto Gorzów Wielkopolski położone jest wzniesieniach, trasy linii autobusowych przebiegają po terenach o znacznym nachyleniu np. Al. Księdza Andrzejewskiego, ul. Walczaka, ul. Żwirowa. Autobusy użytkowane będą na trasach, na których pojazd osiągnie graniczne dozwolone prędkości maksymalne, a na trasie przejazdu dochodzić będzie do mijania lub ruchu za pojazdami ciężarowymi. Z uwagi na doświadczenia Zamawiającego jako użytkownika pojazdów w zakresie kolizji (np. najechanie autobusu na poprzedzający pojazd przy dużej prędkości), Zamawiający chce mieć wiedzę, jak zachowa się konstrukcja kabiny pojazdu w trakcie wypadku oraz jak zachowują się słupki boczne oraz dach w trakcie kolizji. Bezpieczeństwo pasażerów i kierowcy oraz innych uczestników ruchu jest dla Zamawiającego nadrzędne, stąd oczekuje przeprowadzenia badań oferowanego pojazdu i jego zgodności z ww. regulaminem.

W odniesieniu do wymogów homologacji określonych w Regulaminie 66 EKG - Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej, Zamawiający wskazuje, że pojazdy, które są przedmiotem niniejszego postępowania są w komplecie z dużymi bateriami, których Zamawiający dotychczas nie użytkował. Duży ciężar baterii i ich ułożenie w pojeździe ma znaczny wpływ na wytrzymałość konstrukcji pojazdu. W zależności od umiejscowienia baterii na dachu, w zabudowie lub podłodze pojazdu, pojazd winien cechować się dużą wytrzymałością konstrukcji nośnej. Pojazdy będą eksploatowane na większości linii komunikacyjnych Miasta Gorzowa Wielkopolskiego i gmin ościennych, gdzie dochodziło np. do opuszczenia przez pojazd jezdni i wjazdu do rowu, stąd Zamawiający oczekuje że pojazd cechuje się odpowiednią wytrzymałością zapewniającą bezpieczeństwo pasażerów oraz kierowcy.

Z uwagi na powyższe Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ i nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 3:

OPZ

Zamawiający zapisał:

Wysokość całkowita: Całkowita wysokość pojazdu wraz z zamontowanymi urządzeniami nie może przekroczyć 3,32 m

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.
66-400 Gorzów Wlkp., ul. Kostrzyńska 46

Sąd Rejonowy w Zielonej Górze VIII Wydział Gospodarczy
KRS 0000446109

NIP 599-000-36-19 | Kapitał zakładowy: 17 331 000,00

T +48 957 287 800 F +48 957 287 801

mzk@mzk-gorzow.com.pl | www.mzk-gorzow.com.pl



Prosimy o dopuszczenie autobusów, w których całkowita wysokość pojazdu wraz z zamontowanymi urządzeniami nie może przekroczyć 3,35 m.

Odpowiedź:

Z uwagi na konstrukcję hali napraw Zamawiającego, Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 4:

OPZ

Zamawiający zapisał:

Baterie trakcyjne o pojemności minimum 580 kWh.

Prosimy o dopuszczenie autobusów, w zostaną zamontowane baterie trakcyjne o pojemności nie mniejszej niż 575 kWh.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza pojazdy, w których zamontowane zostaną baterie trakcyjne o pojemności nie mniejszej niż 575 kWh.

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Pzp, dokonuje zmiany treści załącznika nr 2 do SWZ - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział II, Zadanie nr 1, w tabeli zamieszczonej w pkt 12, Magazyn energii elektrycznej, w rodzaju parametru: Bateria trakcyjne, opis parametrów wymaganych przez Zamawiającego w następujący sposób:

było:

Baterie trakcyjne o pojemności minimum 580 kWh.

W technologii pozwalającej na dokonywanie ładowania zarówno przez ładowarki plugin jak i pantografowe.

Pojemność użytkowa baterii dostępna dla pojazdu winna wynosić min. 470 kWh

Baterie muszą mieć możliwość ich wymiany w warunkach warsztatowych Zamawiającego w Miejskim Zakładzie Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim.

Żywotność baterii pod kątem wydajności, nie krótsza niż 10 lat eksploatacji.

W ramach gwarancji (min 84 mce) wymagane jest, aby bateria pod koniec wskazanego okresu wykazywała swoją pierwotną wydajność na poziomie min. 80%. – przy założeniu przebiegu pojazdów na poziomie 65 000 km.

jest:

Baterie trakcyjne o pojemności minimum 575 kWh.

W technologii pozwalającej na dokonywanie ładowania zarówno przez ładowarki plugin jak i pantografowe.

Pojemność użytkowa baterii dostępna dla pojazdu winna wynosić min. 470 kWh

Baterie muszą mieć możliwość ich wymiany w warunkach warsztatowych Zamawiającego w Miejskim Zakładzie Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim.

Żywotność baterii pod kątem wydajności, nie krótsza niż 10 lat eksploatacji.

W ramach gwarancji (min 84 mce) wymagane jest, aby bateria pod koniec wskazanego okresu wykazywała swoją pierwotną wydajność na poziomie min. 80%. – przy założeniu przebiegu pojazdów na poziomie 65 000 km.

Pytanie nr 5:

OPZ

Zamawiający zapisał:

Szyba przednia trzyczęściowa, dzielona pionowo wzdłuż osi i poziomo ogrzewana, oddzielona od ogrzewanej elektrycznie szyby czołowej ekranu przedniej tablicy kierunkowej pojazdu.

Prosimy o dopuszczenie autobusów wyposażonych w przednią szybę dwuczęściową (bez podziału szyby w osi pionowej).

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza wyposażenie pojazdu w dwuczęściową szybę przednią (bez podziału szyby w osi pionowej).

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Pzp, dokonuje zmiany treści załącznika nr 2 do SWZ - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział II, Zadanie nr 1, w tabeli zamieszczonej w pkt 12,

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.
66-400 Gorzów Wlkp., ul. Kostrzyńska 46

Sąd Rejonowy w Zielonej Górze VIII Wydział Gospodarczy
KRS 0000446109

NIP 599-000-36-19 | Kapitał zakładowy: 17 331 000,00

T +48 957 287 800 F +48 957 287 801

mzk@mzk-gorzow.com.pl | www.mzk-gorzow.com.pl



Nadwozie, w rodzaju parametru: Elementy konstrukcyjne: podwozie, nadwozie, dach, opis parametrów wymaganych przez Zamawiającego, Oszkolenie, tiret pierwsze w następujący sposób:

było:

- Szyba przednia trzyczęściowa, dzielona pionowo wzdłuż osi i poziomo ogrzewana, oddzielona od ogrzewanej elektrycznie szyby czołowej ekranu przedniej tablicy kierunkowej pojazdu.

jest:

- Szyba przednia dwuczęściowa lub trzyczęściowa, ogrzewana, oddzielona od ogrzewanej elektrycznie szyby czołowej ekranu przedniej tablicy kierunkowej pojazdu.

Pytanie nr 6:

OPZ

Zamawiający zapisał:

Troje drzwi pasażerskich, dwuskrzydłowych otwieranych pneumatycznie do wewnątrz, o szerokości zgodnie z dopuszczeniem do ruchu. Drzwi sterowane automatycznie z pulpitu kierowcy. Wszystkie drzwi o jednakowej szerokości skrzydeł z uchwytnymi wejściowymi w kolorze żółtym.

W skrzyniach napędu drzwi oraz na zewnątrz pojazdu po jednym zaworze bezpieczeństwa (zabezpieczonym przed niepowołanym użyciem). Oszklenie drzwi (szyba I skrzydła I drzwi zabezpieczona przed parowaniem (nie dopuszczalna szyba podgrzewana elektrycznie), szkło bezpieczne, bezodpryskowe, klejone do skrzydeł.

(...)

Obsługa drzwi elektropneumatyczna

Prosimy o dopuszczenie autobusów, w których:

- drzwi II i III będą otwierać się na zewnątrz pojazdu,
- drzwi będą bez uchwytów w kolorze żółtym (poręczę ułatwiające wsiadanie będą przymocowane do podłogi autobusu w sposób nieograniczający światła wejścia do pojazdu),
- szyba pierwszego skrzydła I drzwi będzie elektrogrzejna,
- obsługa drzwi elektryczna.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 7:

OPZ

Zamawiający zapisał:

Pobór paliwa ON ze zbiornika wykonanego z tworzywa sztucznego lub stali nierdzewnej wyposażony we wlew z błyskawicznym zamknięciem i uchwytnymi umożliwiającymi plombowanie o pojemności 35 - 50 litrów

Prosimy o zmianę zapisu na następujący:

Pobór paliwa ON ze zbiornika wykonanego z tworzywa sztucznego lub stali nierdzewnej wyposażony we wlew z błyskawicznym zamknięciem i uchwytnymi umożliwiającymi plombowanie o pojemności min. 35 litrów.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Pzp, dokonuje zmiany treści załącznika nr 2 do SWZ - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział II, Zadanie nr 1, w tabeli zamieszczonej w pkt 12, Klimatyzacja i wentylacja, w rodzaju parametru: Ogrzewanie dodatkowe, opis parametrów wymaganych przez Zamawiającego w następujący sposób:

było:

Ogrzewanie dodatkowe 1 urządzenie podgrzewania cieczy nisko krzepnącej o mocy minimum 16 kW z wyprowadzonym gniazdem diagnostycznym. Pobór paliwa ON ze zbiornika wykonanego z tworzywa sztucznego lub stali nierdzewnej wyposażony we wlew z błyskawicznym zamknięciem i uchwytnymi umożliwiającymi plombowanie o pojemności 35 – 60 litrów. Wyposażone w licznik czasu pracy ogrzewania, zamontowany na pulpicie kierowcy, służący

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.
66-400 Gorzów Wlkp., ul. Kostrzyńska 46

Sąd Rejonowy w Zielonej Górze VIII Wydział Gospodarczy
KRS 0000446109

NIP 599-000-36-19 | Kapitał zakładowy: 17 331 000,00

T +48 957 287 800 F +48 957 287 801

mzk@mzk-gorzow.com.pl | www.mzk-gorzow.com.pl



do pomiaru czasu pracy urządzenia i rozliczania kierowcy z wykorzystania paliwa zużytego do ogrzewania pojazdu. Licznik musi posiadać możliwość: - archiwizacji zapisanych danych bez możliwości ich kasowania; - rejestrowania dziennego czasu pracy ogrzewania z możliwością kasowania danych, - być zamontowany w miejscu łatwo dostępnym dla kierowcy. Rury grzewcze z metali kolorowych, tworzyw sztucznych lub stali nierdzewnej termoizolowane z wyjątkiem, gdzie jest to technologicznie nieuzasadnione.

W ramach odbioru dostawca zaprezentuje odczyt czasu pracy zamontowanego urządzenia grzewczego. Komora dodatkowego urządzenia grzewczego wyposażona w czujnik pożarowy – sygnalizacja ostrzegawcza na desce rozdzielczej kierowcy.

jest:
Ogrzewanie dodatkowe 1 urządzenie podgrzewania cieczy nisko krzepnącej o mocy minimum 16 kW z wyprowadzonym gniazdem diagnostycznym. Pobór paliwa ON ze zbiornika wykonanego z tworzywa sztucznego lub stali nierdzewnej wyposażony we wlew z błyskawicznym zamknięciem i uchwyty umożliwiającymi plombowanie o pojemności minimum 35 litrów. Wyposażone w licznik czasu pracy ogrzewania, zamontowany na pulpicie kierowcy, służący do pomiaru czasu pracy urządzenia i rozliczania kierowcy z wykorzystania paliwa zużytego do ogrzewania pojazdu. Licznik musi posiadać możliwość: - archiwizacji zapisanych danych bez możliwości ich kasowania; - rejestrowania dziennego czasu pracy ogrzewania z możliwością kasowania danych, - być zamontowany w miejscu łatwo dostępnym dla kierowcy. Rury grzewcze z metali kolorowych, tworzyw sztucznych lub stali nierdzewnej termoizolowane z wyjątkiem, gdzie jest to technologicznie nieuzasadnione.

W ramach odbioru dostawca zaprezentuje odczyt czasu pracy zamontowanego urządzenia grzewczego. Komora dodatkowego urządzenia grzewczego wyposażona w czujnik pożarowy – sygnalizacja ostrzegawcza na desce rozdzielczej kierowcy.

Pytanie nr 8:

OPZ
Zamawiający zapisał:
Poszycie wewnętrzne: laminowana płyta dźwiękochłonna, słupki międzyokienne i listwy podokienne z tworzywa i/lub aluminium. Wykończenie pasa nad oknami: pokrywy z tworzyw sztucznych wzmacnianych włóknami szklanymi lub z paneli aluminiowych i laminatu.
Sufit: płyty z tworzywa sztucznego i/lub z płyty perforowanej w kolorze jasnym, cała powierzchnia dachu izolowana. Laminowane płyty, w tylnej części pomiędzy ścianą zewnętrzną a obiciem wewnętrznym płyty wyłumiające. Kolorystyka wnętrza do uzgodnienia z Zamawiającym po podpisaniu umowy.
Prosimy o dopuszczenie autobusów, w których poszycie wewnętrzne oraz kłapy systemu sufitowego, jak i sam sufit będą wykonane z tworzywa sztucznego.

Odpowiedź:
Zamawiający dopuszcza autobusy, w których poszycie wewnętrzne oraz kłapy systemu sufitowego, jak i same sufit będą wykonane z tworzywa sztucznego.
Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Pzp, dokonuje zmiany treści załącznika nr 2 do SWZ - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział II, Zadanie nr 1, w tabeli zamieszczonej w pkt 12, Wyposażenie wnętrza, w rodzaju parametru: Obicia wewnętrzne, opis parametrów wymaganych przez Zamawiającego w następujący sposób:

było:
Poszycie wewnętrzne: laminowana płyta dźwiękochłonna, słupki międzyokienne i listwy podokienne z tworzywa i/lub aluminium. Wykończenie pasa nad oknami: pokrywy z tworzyw sztucznych wzmacnianych włóknami szklanymi lub z paneli aluminiowych i laminatu.
Sufit: płyty z tworzywa sztucznego i/lub z płyty perforowanej w kolorze jasnym, cała powierzchnia dachu izolowana. Laminowane płyty, w tylnej części pomiędzy ścianą zewnętrzną a obiciem wewnętrznym płyty wyłumiające. Kolorystyka wnętrza do uzgodnienia z Zamawiającym po podpisaniu umowy.

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.
66-400 Gorzów Wlkp., ul. Kostrzyńska 46

Sąd Rejonowy w Zielonej Górze VIII Wydział Gospodarczy
KRS 0000446109

NIP 599-000-36-19 | Kapitał zakładowy: 17 331 000,00

T +48 957 287 800 F +48 957 287 801

mzk@mzk-gorzow.com.pl | www.mzk-gorzow.com.pl



jest:
Poszycie wewnętrzne: laminowana płyta dźwiękochłonna, słupki międzyokienne i listwy podokienne z tworzywa sztucznego i/lub aluminium. Wykończenie pasa nad oknami: pokrywy z tworzyw sztucznych wzmocnionych włóknami szklanymi lub z paneli aluminiowych i laminatu.
Sufit oraz klapy systemu sufitowego: płyty z tworzywa sztucznego i/lub z płyty perforowanej w kolorze jasnym, cała powierzchnia dachu izolowana. Laminowane płyty, w tylnej części pomiędzy ścianą zewnętrzną a obiciem wewnętrznym płyty wyłumiające. Kolorystyka wnętrza do uzgodnienia z Zamawiającym po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 9:

OPZ
Zamawiający zapisał:
Dwa systemowe akumulatory 12V / minimum 200Ah, AGM, zamontowane na wysuwanych sankach (na łożyskowanych rolkach) lub wsporniku obracanym na trzpieniu. Skrzynka akumulatorowa umożliwiająca zamontowanie 2 akumulatorów o wymiarach 270 x 500 mm.
Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym zostaną zamontowane dwa systemowe akumulatory 12V o pojemności min. 90 Ah. Takie rozwiązanie jest wystarczające dla autobusu elektrycznego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie dokonuje wnioskowanych zmian.

Pytanie nr 10:

Uprzejmie informuję, że sam system detekcji pożaru magazynu energii nie jest wystarczającym rozwiązaniem. Najnowsze rozwiązania zmierzające do zabezpieczenia ewakuacji pasażerów poprzez spowolnienie rozprzestrzeniania się pożaru magazynu energii stały się standardem ochrony autobusu elektrycznego. Ugaszenie płonącej baterii nie jest możliwe, natomiast spowolnienie zapłonu kolejnych jej elementów jest jak najbardziej zasadne. Ilość spalonych pojazdów jednoznacznie potwierdza taką konieczność. Przedmiotowy System chroni magazyn energii także przed zewnętrznym zagrożeniem ogniowym. Zamawiający może wymagać instalacji systemu spowolnienia palenia baterii z 6 letnim pakietem serwisowym, co zdejmie z Zamawiającego wszelkie koszty związane z utrzymaniem i serwisem systemu. W związku z powyższym:

1. Czy zamawiający wymaga montażu systemu spowalniającego palność baterii opartego o czynnik gazowy NOVEC 1230 ?
2. Czy zamawiający wymaga montażu systemu spowalniającego palność baterii opartego o czynnik gazowy NOVEC 1230 z 6 letnim pakietem serwisowym ?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga montażu systemu spowalniającego palność baterii opartego o czynnik gazowy NOVEC 1230 oraz nie wymaga montażu systemu spowalniającego palność baterii opartego o czynnik gazowy NOVEC 1230 z 6 letnim pakietem serwisowym.

Pytanie nr 11:

Dotyczy: Pytania i odpowiedzi i modyfikacja SWZ, Odpowiedź na pytanie 1.

jest:
• Kasownik przeznaczony do obsługi biletów elektronicznych zapisanych na kartach bezstykowych zgodnych z technologią MIFARE oraz innych kart zgodnych z normami ISO 14443 A/B lub równoważne, z możliwością integracji zarówno w modelu kartocentrycznym, jak i kontocentrycznym a także do kasowania biletów papierowych z kodem QR
Pytanie/wniosek: Tak sformułowana odpowiedź wskazuje na konkretny model urządzenia jednego producenta co preferuje tego producenta i ogranicza konkurencyjność uniemożliwiając innym producentom udział w postępowaniu. Dlatego wnioskujemy o wskazanie systemu kontocentrycznego jako systemu w jakim powinny pracować urządzenia bez konieczności pracy w systemie kartocentrycznym oferowanym jedynie przez jednego dostawcę.

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.
66-400 Gorzów Wlkp., ul. Kostrzyńska 46

Sąd Rejonowy w Zielonej Górze VIII Wydział Gospodarczy
KRS 0000446109

NIP 599-000-36-19 | Kapitał zakładowy: 17 331 000,00

T +48 957 287 800 F +48 957 287 801

mzk@mzk-gorzow.com.pl | www.mzk-gorzow.com.pl

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Pzp, dokonuje zmiany treści załącznika nr 2 do SWZ - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział II, Zadanie nr 1, w tabeli zamieszczonej w pkt 12, Wyposażenie wnętrza, w rodzaju parametru: Informatyka pokładowa, w opisie parametrów wymaganych przez Zamawiającego: Kasowniki biletów elektronicznych i papierowych, w pkt 1 Wymagania ogólne tiret pierwsze w następujący sposób:

było:

Kasownik przeznaczony do obsługi biletów elektronicznych zapisanych na kartach bezstykowych zgodnych z technologią MIFARE oraz innych kart zgodnych z normami ISO 14443 A/B lub równoważne, z możliwością integracji zarówno w modelu kartocentrycznym, jak i kontocentrycznym a także do kasowania biletów papierowych z kodem QR.

jest:

Kasownik przeznaczony do obsługi biletów elektronicznych zapisanych na kartach bezstykowych zgodnych z międzynarodowymi standardami ISO 14443 A/B, MIFARE lub innymi równoważnymi technologiami, z możliwością pracy w modelu kontocentrycznym oraz możliwością integracji z systemami kartocentrycznymi, jeżeli będą one dostępne na rynku. Kasownik powinien również obsługiwać kasowanie biletów papierowych odczyt biletów z kodem QR. Zamawiający dopuszcza zastosowanie technologii równoważnych, które spełniają wymagania funkcjonalne i standardy określone w niniejszej specyfikacji, pod warunkiem, że oferowane rozwiązania zapewniają co najmniej taki sam poziom funkcjonalności i bezpieczeństwa jak technologie zgodne z ISO 14443 A/B i MIFARE.

Pytanie nr 12:

Dotyczy: Pytania i odpowiedzi i modyfikacja SWZ,

Pytanie/wniosek: Zamawiający w różnych zapisach OPZ i odpowiedzi oczekuje aby urządzenie dokonywało walidacji biletów papierowych na 3 sposoby: poprzez odczyt kodu QR, poprzez drukowanie min. 16 znaków oraz przez perforację. Walidacja przez odczyt kodu QR może być połączona z jednym z dwóch pozostałych sposobów (albo nadruk albo perforacja). Dlatego wnioskujemy o jasne wskazanie sposobu walidacji biletów papierowych.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapis oraz wyjaśnia, że urządzenia walidujące bilety papierowe muszą obsługiwać wszystkie trzy wymienione metody walidacji: odczyt kodu QR przy biletach w postaci wdrukowanego kodu QR, nadruk min. 16 znaków oraz perforację przy tradycyjnych papierowych biletach.

Pytanie nr 13:

Dotyczy: Pytania i odpowiedzi i modyfikacja SWZ, odpowiedź na pytanie 4

- Wymagane jest, aby urządzenia były kompatybilne z przyszłymi systemami biletowymi miasta/regionu, niezależnie od dostawcy.

Pytanie/wniosek: Wnioskujemy o usunięcie wymagania, ponieważ wymóg jest nie do spełnienia, Wykonawca nie jest w stanie przewidzieć wymagań przyszłych, nieistniejących obecnie rozwiązań.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapis, oraz wyjaśnia, że dostarczone urządzenia muszą być tak zaprojektowane, aby umożliwić ich integrację z dowolnym systemem biletowym wdrożonym w przyszłości, niezależnie od dostawcy.

Pytanie nr 14:

Dotyczy: Pytania i odpowiedzi i modyfikacja SWZ, odpowiedź na pytanie 4

Na ten moment Zamawiający nie dysponuje listą, ani dokumentacją integracyjną systemów biletowych. Oczekujemy, że dostarczone kasowniki będą posiadały otwarte API, umożliwiające łatwą integrację z różnymi systemami, co zapewni pełną elastyczność i możliwość dostosowania do różnych rozwiązań biletowych w przyszłości.

Pytanie/wniosek: Prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca ma dostarczyć dokumentację API integracyjnego a Zamawiający w przyszłości na jej podstawie sam i na własny koszt dokona integracji lub zobowiąże do tego przyszłego

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o.
66-400 Gorzów Wlkp., ul. Kostrzyńska 46

Sąd Rejonowy w Zielonej Górze VIII Wydział Gospodarczy
KRS 0000446109

NIP 599-000-36-19 | Kapitał zakładowy: 17 331 000,00

T +48 957 287 800 F +48 957 287 801

mzk@mzk-gorzow.com.pl | www.mzk-gorzow.com.pl



dostawcę i nie będzie wymagał dodatkowych prac od obecnego dostawcy kasowników. Brak informacji o koniecznych przyszłych integracji uniemożliwia rzetelne skalkulowanie oferty co jest niezgodne z zapisami Ustawy o PZP.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapis oraz wyjaśnia, że Wykonawca jest zobowiązany jedynie do dostarczenia kompletnej dokumentacji API integracyjnego.

Pytanie nr 15:

Dotyczy: Pytania i odpowiedzi i modyfikacja SWZ, odpowiedź na pytanie 7

Interoperacyjność – umożliwiająca różnym systemom biletowym współpracę między sobą, nawet jeśli pochodzą od różnych dostawców;

Pytanie/wniosek: Wg najlepszej wiedzy dostawy nie istnieje w Polsce platforma analogiczna do VDV-KA a jako dostawca urządzeń nie mamy wpływu na jakiegokolwiek systemy biletowe. Jeśli zamawiający posiada wiedzę o istnieniu takiego publicznie dostępnego rozwiązania nie będącego własnością konkretnej firmy prosimy o wskazanie lub usunięcie tego wymagania.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że na dzień dzisiejszy w Polsce nie istnieje platforma biletowa analogiczna do standardu VDV-KA, która byłaby publicznie dostępna i niezależna od konkretnego dostawcy.

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Pzp, dokonuje zmiany treści załącznika nr 2 do SWZ - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział II, Zadanie nr 1, w tabeli zamieszczonej w pkt 12, Wyposażenie wnętrza, w rodzaju parametru: Informatyka pokładowa, w opisie parametrów wymaganych przez Zamawiającego: Kasowniki biletów elektronicznych i papierowych, w pkt 5 Komunikacja i integracja tiret trzecie w następujący sposób:

było:

Wsparcie dla protokołu VDV-KA lub równoważnego w celu integracji z systemami biletowymi i platformami zarządzania flotą.

jest:

Urządzenia biletowe muszą być kompatybilne z istniejącymi systemami biletowymi oraz umożliwiać integrację z przyszłymi systemami, które są dostępne na rynku i spełniają standardy otwartości. W przypadku, gdy w przyszłości pojawi się system biletowy analogiczny do VDV-KA lub inny o podobnych standardach, urządzenia muszą być w stanie współpracować z tym systemem.

Pytanie nr 16:

Zamawiający w Załączniku nr 2 do SWZ Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia tab. pkt „Informatyka pokładowa” napisał:

„KASOWNIKI BILETÓW ELEKTRONICZNYCH I PAPIEROWYCH:

3. Interfejs użytkownika:

- Dotykowy ekran o minimalnej rozdzielczości 1024x768 umożliwiający intuicyjną obsługę przez pasażera”.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje kasownik wyposażony w dotykowy ekran o rozdzielczości 1024x600, umożliwiający intuicyjną obsługę przez pasażera. Doświadczenie wskazuje, że tak nieznaczna różnica nie wpłynie negatywnie na czytelność wyświetlanych treści.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że zaakceptuje kasownik wyposażony w dotykowy ekran o rozdzielczości 1024x600 umożliwiający intuicyjną obsługę przez pasażera.

Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 137 ust. 1 ustawy Pzp, dokonuje zmiany treści załącznika nr 2 do SWZ - Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział II, Zadanie nr 1, w tabeli zamieszczonej w pkt 12, Wyposażenie wnętrza, w rodzaju parametru: Informatyka pokładowa, w opisie parametrów wymaganych przez



Zamawiającego: Kasowniki biletów elektronicznych i papierowych, w pkt 3 Interfejs użytkownika tირet pierwsze w następujący sposób:

było:

Dotykowy ekran o minimalnej rozdzielczości 1024x768 umożliwiający intuicyjną obsługę przez pasażera.

jest:

Dotykowy ekran o minimalnej rozdzielczości 1024x600 umożliwiający intuicyjną obsługę przez pasażera.

Powyższe odpowiedzi na pytania oraz zmiany SWZ stanowią integralną część SWZ i są obowiązujące.