

Nr postępowania BZP.271.1.10.2022

- 1. Wykonawcy biorący udział w postępowaniu**
- 2. Strona internetowa Zamawiającego, na której umieszczono ogłoszenie i dokumenty zamówienia**

**Dotyczy: postępowania nr BZP.271.1.10.2022 pn. „Zakup 5 sztuk autobusów w Świnoujściu w podziale na 2 części”**

Zamawiający na mocy ciążących na nim obowiązków i przysługujących mu uprawnień wskazanych w przepisach art. 135 ust. 1 i 2 oraz art. 137 ust. 1, 2 i 5 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2021 roku, poz. 1129 ze zm.), odpowiada na pytania wykonawców i zmienia treść zapisów SWZ jak poniżej, a także udostępnia zmiany na stronie internetowej.

### **Odpowiedzi**

#### **Pytanie nr 1**

Do załącznika nr 1 i 2 Opis przedmiotu Zamówienia pkt 4 Wyposażenie elektroniczne autobusu, ppkt 4.2. Centralny system komputerowy (autokomputer), 4.2.8.1. graficzny dotykowy, pojemnościowy wyświetlacz LCD min. 10" z dodatkowymi klawiszami zabudowanymi z boku lub wokół wyświetlacza, dające możliwość alternatywnej obsługi panelu;

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie autokomputera z graficznym dotykowym, pojemnościowym wyświetlaczem LCD min 10" bez dodatkowych fizycznych klawiszy wbudowanych w obudowę z boku i wokół wyświetlacza? Obecnie stosowane rozwiązania w postaci wyświetlaczy LCD dotykowych dają oszczędność miejsca, upraszczają instalację całego urządzenia w obudowie, nie ma konieczności wykonywania dodatkowych otworów na przyciski co zwiększa klasę IP urządzenia i zabezpiecza jego pracę przed wilgocią, kurzem i pozostałymi negatywnymi czynnikami jakie oddziałują w pojeździe na bezpośrednią pracę urządzenia.

Od strony użytkowej panel dotykowy umożliwia znacznie szybsze i łatwiejsze wprowadzanie parametrów poprzez naciśnięcie wyświetlanego na wyświetlaczu komunikatu, napisu.

Pola dotykowe można ze sobą łączyć w celu uzyskania większej powierzchni. W ten sposób tworzy się menu dla kierowcy, po którym można się poruszać naciskając odpowiednie miejsce wyświetlacza. Jest to znacznie bardziej przyjazne dla kierowcy niż wciskanie przycisków umieszczonych obok wyświetlacza. Dodatkowo taka klawiatura dotykowa może składać się z dużo większej ilości przycisków dowolnie programowalnych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie autokomputera z graficznym dotykowym, pojemnościowym wyświetlaczem LCD min 10" bez dodatkowych fizycznych klawiszy wbudowanych w obudowę z boku i wokół wyświetlacza.

**Pytanie nr 2**

Do Załącznik nr 1 i 2 OPZ rozdział 4. Wyposażenie elektroniczne autobusu, pkt 4.1. Systemy informatyczne, ppkt 4.1.9. System informatyczny musi być modułowy i zaprojektowany z możliwością rozbudowy, kompatybilny lub zostać dostosowany poprzez oprogramowanie do systemu obecnie eksploatowanego. Zamawiający podaje, że eksploatuje system wymiany danych za pośrednictwem WiFi z punktem wymiany informacji (PWI) na terenie bazy Komunikacji Miejskiej i oprogramowaniem Pakiet PIXEL3 firmy PIXEL Sp. z o.o. System ten równocześnie aktualizuje bazę rozkładów jazdy w auto-komputerach XC-6 firmy PIXEL Sp. z o.o.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie alternatywnego systemu i sposobu aktualizacji bazy rozkładów jazdy w auto-komputerach niż pakiet PIXEL3 firmy PIXEL oraz wystawienie danych na auto-komputerach innych niż XC-6 firmy PIXEL sp. z o.o.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie alternatywnego systemu i sposobu aktualizacji bazy rozkładów jazdy w auto-komputerach inny niż pakiet PIXEL3 firmy PIXEL oraz wystawienie danych na auto-komputerach innych niż XC-6 firmy PIXEL sp. z o.o. **z zastrzeżeniem, że zastosowane rozwiązanie nie będzie wymagało dodatkowej obsługi przez użytkownika i będzie automatycznie zintegrowane z istniejącym rozwiązaniem.**

**Pytanie nr 3**

Do Załącznik nr 1 i 2 OPZ rozdział 4. Wyposażenie elektroniczne autobusu.

Dla monitorów LCD 22" Zamawiający w pkt 4.3.4.5. określił zakres temperatur pracy - od -5 do + 40 stopni Celsjusza, z kolei dla auto-komputera Zamawiający w pkt 4.2.4.1.1 określił zakres temperatury od minus 20°C do plus 70°C; Ponieważ oba wymienione urządzenia pracują w tych samych warunkach czy Zamawiający mógłby zestandaryzować zapisy dla wszystkich urządzeń i dopuści zakres ich pracy w temperaturze najbardziej zbliżonej do warunków atmosferycznych panujących w Polsce tj. od minus 25°C do plus 55°C?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza auto-komputera umożliwiającego pracę w zakresie temperatury od minus 25°C do plus 55°C.

#### **Pytanie nr 4**

Do załącznika nr 14 i 15 SWZ pt. Szczegółowa kompletacja cz. I i II

3. kasowniki elektroniczne zunifikowane z posiadanymi przez Zamawiającego (bez dziurkowania biletów) – 2 szt. w autobusie.

Wykonawca wnosi o udostępnienie przez Zamawiającego informacji dot. parametrów technicznych jakie muszą spełniać kasowniki tj. elektryczne, interfejs użytkownika, interfejs komunikacyjny, mechanicznie, środowiskowo, inne?

Wykonawca wnosi o udostępnienie informacji, jaki rodzaj danych ma być umieszczany na biletach podczas ich kasowania np. data, czas, nr linii?

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie kasowników w pełni kompatybilnych do obecnie stosowanych przez Zamawiającego?

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie kasowników w pełni kompatybilnych do obecnie stosowanych.

Odpowiadając na wnioski:

*Wykonawca wnosi o udostępnienie informacji, jaki rodzaj danych ma być umieszczany na biletach podczas ich kasowania np. data, czas, nr linii*

Zamawiając wyjaśnia, że rodzaj danych ma być umieszczany na biletach podczas ich kasowania znajduje się w Załącznikach nr 1 i 2 OPZ pkt 4.4.1.1. Urządzenia te muszą umożliwiać jednoznaczną identyfikację daty i czasu skasowania biletu, oraz numeru inwentarzowego pojazdu (kasownika) (min. 13 znaków kodu kasującego w sekwencji KKK DDMMRR GGMM, gdzie K – kod pojazdu (kasownika), DDMMRR – data: dzień, miesiąc, rok, GGMM – godzina, minuta).

*Wykonawca wnosi o udostępnienie przez Zamawiającego informacji dot. parametrów technicznych jakie muszą spełniać kasowniki tj. elektryczne, interfejs użytkownika, interfejs komunikacyjny, mechanicznie, środowiskowo, inne*

Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza kasowniki z parametrami technicznymi zaakceptowanymi przez wykonawcę autobusów z zastrzeżeniem, że kasowniki muszą być w pełni kompatybilne z centralnym systemem komputerowym (autokomputer).

Obecnie stosowane kasowniki typ NJ24COT mają następujące parametry: napięcie nominalne 24 V, zakres napięcia pracy 16,8-30; prąd znamionowy (załączone ogrzewanie/bez ogrzewania) 0/6 A/0,14 A; prąd maksymalny 2,5 A; temperatura pracy od minus 25°C do plus 65°C; typ złącza w kasowniku: MOLEX 42404 - 10A1 15 - 24 - 61 – 00; typ złącza w uchwycie: MOLEX 42474 - 1011 15 - 06 – 1000; PINy złącza w uchwycie: MOLEX 5556 - T3L dla AWG 16 (1,3 - 1,5 mm<sup>2</sup>).

#### **Pytanie nr 5**

dot. pkt 2. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I Zamówienia

Czy Zamawiający dopuści autobus o ilości miejsc siedzących nie mniejszej niż 26 ?

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza autobus o ilości miejsc siedzących nie mniejszej niż 23.  
Zgodnie SWZ pkt 3.1.1. i zał 1 pkt 2.1.4.1.1.1, w kompletacji popełniono błąd pisarski.

#### **Pytanie nr 6**

dot. pkt 3. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części II Zamówienia  
Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w oferowanych autobusach jednoczłonowych, silników o pojemności skokowej pomiędzy 7 dm<sup>3</sup> a 8 dm<sup>3</sup> ?

Silniki o pojemnościach skokowych poniżej 9 dm<sup>3</sup>, używane do napędu autobusów jednoczłonowych, posiadają właściwe parametry techniczne do ich napędu i porównywalną z silnikami o pojemnościach powyżej 9 dm<sup>3</sup> trwałość.

Zgodnie z wymogami Zamawiającego, autobusy powinny spełniać surowe wymagania ekologiczne. Silniki o pojemnościach pomiędzy 7 dm<sup>3</sup> a 8 dm<sup>3</sup>, są pod tym względem optymalnym rozwiązaniem.

- zużywają o około 10 % mniej paliwa,
- są lżejsze, co wpływa na znaczne zmniejszenie obciążenia tylnej osi,
- w warunkach komunikacji miejskiej, częściej niż silniki o większej pojemności, pracują w zakresie prędkości obrotowych maksymalnego momentu, dzięki czemu:
  - zmniejsza się emisja, głównie tlenku węgla i węglowodorów,
  - nie występuje częste zapychanie się filtra cząstek stałych, a tym samym częsta konieczność jego oczyszczania, wpływająca na zwiększenie zużycia paliwa i chwilowe znaczące zwiększenia emisji,
  - stabilne są warunki reakcji katalitycznych

Wymienione powyżej zalety stosowania w autobusach jednoczłonowych silników o pojemnościach skokowych pomiędzy 7 dm<sup>3</sup> a 8 dm<sup>3</sup>, potwierdzone zostały w czasie wieloletnich badań oraz w eksploatacji ?

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie w oferowanych autobusach jednoczłonowych, silników o pojemności skokowej pomiędzy 7 dm<sup>3</sup> a 11 dm<sup>3</sup> ?

#### **Pytanie nr 7**

dot. pkt 5. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I i II Zamówienia  
Konstrukcja opasek tzw. śrub ślimakowych, przekroje przewodów, grubość i rodzaj materiału przewodu elastycznego stosowane w naszym koncernie, zapewniają trwałą szczelność połączenia, niezależnie od przedziału temperatur zewnętrznych i temperatur transportowanego medium, a kompensacja termiczna zapewniona jest przez dodatkowe sprężyny płaskie umieszczone na śrubach ślimakowych. Rozwiązanie takie jest powszechnie stosowane w naszych autobusach jako najbardziej skuteczne i trwałe.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie na połączeniach elementów elastycznych, elastyczne opaski zaciskowe tzw. śruby ślimakowe wyposażone w sprężyny płaskie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie na połączeniach elementów elastycznych, elastyczne opaski zaciskowe tzw. śruby ślimakowe wyposażone w sprężyny płaskie.

**Pytanie nr 8**

dot. pkt 6. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I i II Zamówienia

W naszych autobusach zastosowano zintegrowany system wentylacji i ogrzewania przestrzeni pasażerskiej zapewniający optymalne ogrzewanie i osuszanie wnętrza bez pozostawienia tzw. „zimnych stref”.

Ogrzewanie podłogi w strefie drzwi, w niskich temperaturach, zapewnia wymuszona cyrkulacja ciepłego powietrza we wnętrzu. Wykorzystano do tego celu nagrzewnice umieszczone na całej długości przestrzeni pasażerskiej. Intensywność nadmuchu ciepłego powietrza zwiększa się wraz ze spadkiem temperatury zewnętrznej, eliminując tym samym zagrożenie zamrażania podłogi w obrębie drzwi.

Dodatkowo, przy drzwiach pierwszych (gdzie może wystąpić słabsza cyrkulacja ciepłego powietrza we wnętrzu) zastosowano nadmuchy dolne, zapobiegające roszczeniu szyb drzwi pierwszych.

Bardzo duże znaczenie ma także zastosowanie materiału podłogi o niskiej przenikalności cieplnej i skuteczne uszczelnienie drzwi.

Zaprojektowana optymalnie cyrkulacja ciepłego powietrza, dobra izolacja podłogi i właściwe uszczelnienie drzwi gwarantuje bezpieczną eksploatację autobusu w okresie zimowym, potwierdzoną także w krajach o surowszym niż polski klimacie.

Prosimy o dopuszczenie takiego rozwiązania.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

**Pytanie nr 9**

dot. pkt 7. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I i II Zamówienia

Czy Zamawiający dopuści system wymiany powietrza, który polega na intensywnej wymianie powietrza realizowanej przez wentylatory wyciągowe o dużej wydajności, których ilość technologicznie dopasowana jest do wielkości pojazdu i gwarantuje skuteczną wymianę powietrza?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza system wymiany powietrza, który polega na intensywnej wymianie powietrza realizowanej przez wentylatory wyciągowe o dużej wydajności, których ilość technologicznie dopasowana jest do wielkości pojazdu i gwarantuje skuteczną wymianę powietrza.

**Pytanie nr 10**

dot. pkt 9. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I i II Zamówienia

Czy Zamawiający zrezygnuje z zastosowania przełącznika hamulca przystankowego w formie dźwigni i zaakceptuje wyłącznik przyciskowy ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza wyłącznika przyciskowego.

**Pytanie nr 11**

dot. pkt 11. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I i II Zamówienia  
W autobusach nowej generacji zasadniczo zmodyfikowano przednie niezależne zawieszenie zmieniając układ drążków reakcyjnych, wyposażając je jednocześnie w dodatkowy amortyzator w celu zmniejszenia obciążeń dynamicznych. To wszystko znacząco zwiększa trwałość zawieszenia, zmniejsza pracochłonność oraz obniża koszty obsługowe, zapewniając tym samym większy komfort jazdy oraz lepsze parametry jezdne, m.in. średnica zawracania.

Czy Zamawiający dopuści autobusy w których konstrukcyjnie zastosowano niezależne zwieszenie osi przedniej ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza autobusów w których konstrukcyjnie zastosowano niezależne zwieszenie osi przedniej.

**Pytanie nr 12**

dot. pkt 14. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I i II Zamówienia  
Czy Zamawiający zaakceptuje oświetlenie wnętrza o przełączanym natężeniu w proporcjach ustalonych przez producenta, ergonomiczne, trwałe i bezpieczne dla pasażerów osłony grzejników w formie innej niż rury stalowe, oraz antypoślizgową wykładzinę podłogi, zapewniającą odpowiedni komfort i bezpieczeństwo poruszania się dla pasażerów, bez wywijania na ściany, natomiast nadkola i podesty będą pokryte masą wygłuszająco-lakierniczą dającą szczelność podłogi na połączeniach powierzchni poziomych oraz pionowych ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza:

- oświetlenie wnętrza o przełączanym natężeniu w proporcjach ustalonych przez producenta,
- ergonomiczne, trwałe i bezpieczne dla pasażerów osłony grzejników w formie innej niż rury stalowe

Zamawiający nie dopuszcza: wykładziny podłogowej bez wywijania na ściany

**Pytanie nr 13**

dot. pkt 17. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I i II Zamówienia  
Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie polegające na niezależne otwieranie skrzydeł drzwi pierwszych, poprzez możliwość blokowania pierwszego skrzydła ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza: rozwiązania polegającego na niezależnym otwieraniu skrzydeł drzwi pierwszych, poprzez możliwość blokowania pierwszego skrzydła

**Pytanie nr 14**

dot. pkt 18. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I i II Zamówienia  
Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie funkcjonalnego oświetlenia kabiny kierowcy światłem rozproszonym o odpowiednim natężeniu. Zastosowanie rozproszonego światła jest bardziej przyjazne dla wzroku i pozwala na bardziej równomierne oświetlenie kabiny kierowcy. Przy oświetleniu o rozproszonym strumieniu światła, nie stosuje się regulowania strumienia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza: zastosowanie funkcjonalnego oświetlenia kabiny kierowcy światłem rozproszonym o odpowiednim natężeniu i jakości co najmniej 400 lumenów.

**Pytanie nr 15.**

dot. pkt 23. – Szczegółowej kompletacji oferowanego autobusu do części I i II Zamówienia  
Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie producenta, polegające na bieżącym monitorowaniu zużycia paliwa, bez rejestracji ubytku paliwa w zbiorniku ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza: rozwiązanie producenta, polegające na bieżącym monitorowaniu zużycia paliwa, bez rejestracji ubytku paliwa w zbiorniku.

**Pytanie nr 16**

Dot. pkt 13.1.5 SWZ

Dokument potwierdzający spełnianie przez oferowany autobus wymagań określonych w Regulaminie nr 29 EKG ONZ ( Dz.U.UE.L.2019.283.72 ) w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego nie dotyczy autobusów miejskich. W związku z powyższym wnioskujemy o rezygnację z wymagania złożenia w/w dokumentu.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga dokumentu w postaci certyfikatu tylko wówczas, gdy wykonawca ma zamiar udowodnić, że oferowany przez niego autobus spełnia wymagania bezpieczeństwa w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie, zgodne z Regulaminem nr 29 EKG ONZ.

**Pytanie nr 17**

W załącznikach nr 1 oraz nr 2 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 1.9. Zamawiający napisał:

"(...) **Zalecane** jest posiadanie homologacji EWG pojazdu odnośnie do palności materiałów użytych wewnątrz konstrukcji oferowanego autobusu, uzyskanej zgodnie z warunkami określonymi w Dyrektywie 95/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 roku lub regulaminie 118 EKG ONZ."

Natomiast w punkcie 13.1.6. Zamawiający wymaga złożenia wraz z ofertą:

*„Dokument potwierdzający spełnianie przez oferowany autobus wymagań określonych w części I Regulaminu nr 118 EKG ONZ (Dz.U.U.E.L.2020.48.26 ) w zakresie palności części w pomieszczeniu wewnętrznym, komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym lub odporności na działanie paliw lub smarów materiałów izolacyjnych stosowanych w komorze silnika i w każdym oddzielnym przedziale grzewczym.”*

Ponieważ spełnianie wymagań Regulaminu 118 bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo pasażerów, kierowcy oraz mienia prosimy o potwierdzenie, że posiadanie wymienionej homologacji przez oferowane autobusy jest przez Zamawiającego wymagane, a nie jedynie zalecane?

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że posiadanie przez oferowane autobusy homologacji potwierdzającej spełnianie wymagań Regulaminu 118 EKG ONZ jest wymagane.

#### **Pytanie nr 18**

W Załączniku nr 1 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 2.1.1. Zamawiający określił długość całkowitą:

*„od 10 200 mm do 10 500 mm.”*

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie autobusów o rzeczywistej długości do 10 550 mm? Taka około 0,5% różnica wynika głównie z wyoblonych (a nie całkowicie prostych) kształtów tylnego zderzaka i klapy więc nie będzie miała żadnego znaczenia ani utrudnienia eksploatacyjnego dla Operatora. Nadmieniamy, że homologacja zakłada i dopuszcza tolerancję wykonanej długości autobusu +/- 500 mm względem podanej w dokumentacji homologacyjnej badanego pojazdu.

#### **Odpowiedź**

Jeżeli nie utracimy dofinansowania (we wniosku wskazaliśmy długość do 10,5) przez taką zmianę to KA dopuszcza przedział między 10 200 mm a 10 700 mm.

#### **Pytanie nr 19**

W Załączniku nr 1 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 2.1.4.1.2 Zamawiający napisał:

„Liczba miejsc wyznaczonych na:

*-1 miejsce (przestrzeń) o wymiarach około 700 x 1300 mm, przeznaczona dla wózka dziecięcego, usytuowana przy ścianie bocznej autobusu;*

*-1 miejsce dla wózka inwalidzkiego (przestrzeń dla wózka inwalidzkiego wraz z urządzeniem przytrzymującym spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ)”.*



Prosimy o dopuszczenie jednego wspólnego miejsca (przestrzeni) o wymiarach minimum 750 x 1300 mm przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego, co będzie zgodne z wymaganiami Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ?

Nadmieniamy, że autobusy o długości całkowitej do 10,5m mają krótszy rozstaw osi co konstrukcyjnie uniemożliwia zastosowanie dwóch pełnowymiarowych osobnych stanowisk: dla wózka inwalidzkiego oraz dla wózka dziecięcego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza jedno wspólne miejsce (przestrzeni) o wymiarach minimum 750 x 1300 mm przeznaczonego dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego.

**Pytanie nr 20**

W Załączniku nr 1 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 3.4.4 Zamawiający napisał:  
*„Autobus musi być przystosowany konstrukcyjnie do zamontowania biletomatu mobilnego na wprost drzwi drugich (tylnych) lewej strony wydzielonej strefy dla wózka inwalidzkiego i dziecięcego :  
-Wzmocniona konstrukcja kratownicy/ramy podwozia szkieletu;”*

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym miejsce przystosowane konstrukcyjnie do zamontowania biletomatu mobilnego będzie znajdowało się na lewym, przednim nadkolu? Takie rozwiązanie pozwoli wygospodarować więcej miejsc siedzących, w tym dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi, na czym Zamawiającemu zależy gdyż zamierza przyznać dodatkowe punkty w kryteriach oceny.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza rozwiązania, w którym miejsce przystosowane konstrukcyjnie do zamontowania biletomatu mobilnego będzie znajdowało się na lewym, przednim nadkolu.

**Pytanie nr 21**

W Załączniku nr 1 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 2.1.4.1.1.3 napisał:

*„Siedzenia składane nie będą zaliczane do wykazu z ust. 2.1.4.1.1.2”*

oraz w punkcie 2.1.4.1.2.4.:

*„zamontowanie w przestrzeni o której mowa w ust. 2.1.4.1.2.1. i 2.1.4.1.2.2. siedzeń składanych (lub siedzenia składanego) posiadających co najmniej 2 miejsca siedzące”.*

5.1. Prosimy o potwierdzenie, iż siedzenia składane nie będą również zaliczane do wykazu z ust.

2.1.4.1.1, który uwzględnia wymaganą ilość miejsc siedzących?

5.2. Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający wymaga:

- 1 siedzenie składane w zatoce wózka inwalidzkiego mocowane do ściany bocznej autobusu,
- 1 siedzenie składane w zatoce wózka dziecięcego mocowane do ściany bocznej autobusu?

5.3. Prosimy o potwierdzenie, że jest zalecany, ale nie bezwzględnie wymagany montaż 2 siedzeń składanych mocowanych do ściany bocznej w każdej z w/w zatok?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że:

- siedzenia składane nie będą zaliczane do wykazu z ust. 2.1.4.1.1, który uwzględnia wymaganą ilość miejsc siedzących,
- wymaga 1 siedzenie składane w zatoce wózka inwalidzkiego mocowane do ściany bocznej autobusu,
- wymaga 1 siedzenie składane w zatoce wózka dziecięcego mocowane do ściany bocznej autobusu,
- zalecany, ale nie bezwzględnie wymagany jest montaż 2 siedzeń składanych mocowanych do ściany bocznej w każdej z w/w zatok.

**Pytanie nr 22**

W załącznikach nr 1 oraz nr 2 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 2.9.18.9.4 Zamawiający napisał:

*„miejsce np. półkę lub schowek na drzwiach kabiny do przewożenia co najmniej 1 szt. typowej butelki 1,5l (w pozycji stojącej)”.*

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania z miejscem (np. półką lub schowkiem) do przewożenia butelek 1,5l, znajdującym się po lewej stronie fotela kierowcy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza rozwiązania z miejscem (np. półką lub schowkiem) do przewożenia butelek 1,5l, znajdującym się po lewej stronie fotela kierowcy.

**Pytanie nr 23**

W załącznikach nr 1 oraz nr 2 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 2.10.7. Zamawiający napisał:

*„W przestrzeni pasażerskiej w okolicach drugich (tylnych) drzwi należy zamontować urządzeniami do dezynfekcji rąk z automatycznym dozownikiem”.*

Prosimy o doprecyzowanie, że Zamawiający wymaga po jednym urządzeniu do dezynfekcji rąk w każdym autobusie?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga po jednym urządzeniu do dezynfekcji rąk w każdym autobusie.

**Pytanie nr 24**

W załącznikach nr 1 oraz nr 2 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 2.10.8. Zamawiający napisał:

*„W przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy należy zabudować ładowarki do urządzeń mobilnych ( 5 szt.), zakończone złączem o następujących parametrach”.*

Prosimy o informację, czy Zamawiający wymaga podwójnych czy pojedynczych gniazd USB do ładowania?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga aby gniazdo USB posiadało minimum jedno złącze.

**Pytanie nr 25**

W załącznikach nr 1 oraz nr 2 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 2.10.11. Zamawiający napisał:

*„Autobus musi posiadać klimatyzację przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy, zintegrowaną z układem ogrzewania autobusu”.*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza jedną wspólną klimatyzację dla przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy, realizowaną za pomocą tzw. „frontboxu”?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że dopuszcza jedną wspólną klimatyzację dla przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy, realizowaną za pomocą tzw. „frontboxu”.

**Pytanie nr 26**

W załącznikach nr 1 oraz nr 2 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 2.13.11.9.1. Zamawiający napisał:

*„System nagłaśniający wyposażony w mikrofon dla kierowcy, głośniki wewnątrz autobusu minimum 4 szt. oraz głośniki zewnętrzne; system musi umożliwiać.”*

Oraz w punkcie 2.13.11.9.1.4.

*„przekazywanie przez głośnik zewnętrzny komunikatów z systemu automatycznej głosowej informacji o trasie w trakcie postoju na przystanku, zgodnie z pkt 4 do OPZ – informacja dla pasażerów oczekujących na przystanku, która prezentowana jest automatycznie lub jednorazowo po uaktywnieniu jej przez kierowcę”.*

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający wymaga w każdy autobusie jednego głośnika zewnętrznego oraz o skorygowanie zapisów?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że wymaga w każdy autobusie jednego głośnika zewnętrznego.

**Pytanie nr 27**

W załącznikach nr 1 oraz nr 2 do SWZ „Ogólne Warunki Techniczne”, w punkcie 2.16 Zamawiający napisał:

*„Przyciski „stop” na poręczach przy każdych drzwiach oraz wyświetlacz znaku „stop” umieszczony u góry z przodu przestrzeni pasażerskiej”.*

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym znak „stop” wyświetlany będzie na monitorze LCD zamontowanym w suficie za kabiną kierowcy (w przedniej części pojazdu)?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza rozwiązania, w którym znak „stop” wyświetlany będzie na monitorze LCD zamontowanym w suficie za kabiną kierowcy (w przedniej części pojazdu).

**Zmiana**

**I. Zmienia się termin składania i otwarcia ofert - zamiast: 21 kwietnia 2022 r., powinno być: 2 MAJA 2022 r. (godziny bez zmian).**

**II. Zmienia się termin związania ofertą - zamiast: 19 lipca 2022 r., powinno być: 30 lipca 2022 r. (godziny bez zmian).**

Pozostałe zapisy dokumentów zamówienia nr BZP.271.1.10.2022 pozostają bez zmian.

Przedmiotowe wyjaśnienia i zmiany należy uwzględnić przy sporządzaniu oferty i załączników.

z up. PREZYDENTA MIASTA

  
Ewa Bimkiewicz  
Kierownik  
Biura Zamówień Publicznych