

Działoszyce, 07.09.2021 r.

**INFORMACJA**  
**dla Wykonawców nr 2**

**Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego:  
„Dostawa autobusu elektrycznego szkolnego wraz z ładowarką”**

Zamawiający działając na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (**Dz. U. z 2021 r. poz. 1129**) – dalej ustawy udziela odpowiedzi na pytania.

**Pytanie 1**

Dotyczy pkt 1 Rozdział III SWZ oraz pkt 1 Zał. 7 do SWZ, SOPZ

Zamawiający zapisał:

- 1) wymiary autobusu
- 1) długość od 11,7 m do 12,5 m,
- 2) maksymalna wysokość całkowita do 3,5 m,
- 3) dopuszczalna szerokość całkowita do 2,55 m.

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus o długości 10,0m?

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie dopuszcza autobusu o długości 10,0 m.**

**Pytanie 2**

Dotyczy pkt 1 Rozdział III SWZ, pkt 2 Zał. 7 do SWZ, SOPZ

Zamawiający zapisał:

2) Liczba miejsc do przewozu pasażerów

1) liczba miejsc:

- a) minimum 41 miejsc siedzących dla pasażerów (dopuszcza się zaoferowanie pełnowymiarowych nieskładanych – łatwo demontowanych foteli w miejscu zatoki dla wózka inwalidzkiego), siedzenia wyposażone w pasy bezpieczeństwa, wszystkie fotele przodem do kierunku jazdy
- b) minimum 10 miejsc stojących; liczba miejsc stojących nie może przekraczać 25% liczby siedzeń

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, który posiada 39 miejsc siedzących, w tym 4 tyłem do kierunku jazdy oraz 9 miejsc stojących?

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie dopuszcza autobusu, który będzie posiadał 39 miejsc siedzących, w tym 4 tyłem do kierunku jazdy oraz 9 miejsc stojących. Zgodnie z §22 ust. 1 pkt 7 lit. a rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz**

zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022, z późn. zm.) siedzenia w autobusie szkolnym muszą być skierowane do przodu, z wyjątkiem siedzeń składanych w przestrzeni przeznaczonej dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim.

### **Pytanie 3**

Dotyczy pkt 7 Zał. 7 do SWZ, SOPZ

Zamawiający zapisał:

(...) 1) przy drugich drzwiach rozkładana ręcznie pochylnia (rampa) najazdowa, umożliwiająca wjazd do autobusu wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego, (...)

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym rampa dla wózka będzie ręcznie wysuwana spod podłogi autobusu?

### **Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuści autobus, w którym rampa dla wózka będzie ręcznie wysuwana spod podłogi autobusu.**

### **Pytanie 4**

Dotyczy pkt 5 Zał. 7 do SWZ, SOPZ

Zamawiający zapisał:

Dopuszczalna Masa Całkowita Od 15 do 19,5 ton.

Prosimy o wykreślenie wymienionego zapisu określającego minimalną DMC. Z punktu widzenia eksploatacyjnego czym pojazd lżejszy tym niższe są koszty jego eksploatacji, a także mniejsze zużycie infrastruktury technicznej.

### **Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuści autobus o mniejszej niż 15 ton dopuszczalnej masie całkowitej.**

### **Pytanie 5**

Dotyczy pkt 6 Zał. 7 do SWZ, SOPZ

Zamawiający zapisał:

2) (...) a) łączna pojemność energetyczna (nominalna) akumulatorów musi być nie mniejsza niż 260 kWh  
Zamawiający określił minimalny przebieg na jedynym ładowaniu na poziomie 160km dlatego, więc jest wymagane wyposażenie autobusu w baterie o tak dużej pojemności? Wnosimy o dopuszczenie pojazdu wyposażonego w akumulatory o pojemności co najmniej 200kWh.

### **Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody.**

### **Pytanie 6**

Dotyczy pkt 6 Zał. 7 do SWZ, SOPZ

Zamawiający zapisał:

3) (...) b) b) ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne (do 100%) naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 6 godzin, podczas ładowania ładowarką o mocy max 40 kW – zwane dalej ładowaniem „nocnym”,

Znak sprawy: **BID.ZP.03.2021**

Naładowanie autobusu posiadającego baterię o pojemności 260kWh ładowarką o mocy 40kW jest niemożliwe w czasie 6h. Wnosimy o wykreślenie tego zapisu lub wydłużenie czasu ładowania pojazdu do co najmniej 9h.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający wyraża zgodę na wydłużenie czasu pełnego ładowania (do 100%) do 8 godzin.**

**Pytanie 7**

Dotyczy pkt.2 Rozdział IIV SWZ

Zamawiający zapisał:

2) (...)Wymagane terminy - rękojmi i gwarancji wynoszą: minimum 60 miesięcy

Termin gwarancji i rękojmi biegnie równocześnie

Czy Zamawiający jest skłonny skrócić okres rękojmi do 24 miesięcy?

Ustawowy okres rękojmi wynosi 24 miesiące od daty wydania rzeczy. Wymagany przez Zamawiającego ponad dwukrotnie dłuższy okres rękojmi będzie miał wpływ na podniesienie ceny oferty. Prosimy o skrócenie wymaganego okresu rękojmi.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody.**

**Pytanie 8**

Dotyczy pkt. 9 Rozdział V SWZ

Zamawiający zapisał:

(...)

wykazu dostaw wykonanych w okresie ostatnich 3 lat, (...)

(...)

Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli Wykonawca wykaże, że w tym okresie wykonał:

a) Jedną dostawę polegającą na dostawie autobusu elektrycznego o wartości min. 1 600 000 zł brutto.

Czy Zamawiający jest skłonny wydłużyć wskazany okres wykonanych dostaw z 3 lat do 5 lat?

Poprzez zmianę wyżej wspomnianego warunku Zamawiający rozszerzy grono o oferentów, zdolnych zaproponować niedostępne dotąd nowoczesne innowacyjne konstrukcje. Ponadto zmiana warunku doświadczenia dodatkowo pozwoli Zamawiającemu pozyskać większą liczbę ofert, co w efekcie przyczyni się do wzrostu ich konkurencyjność w sferze finansowej.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody.**

**Pytanie 9**

Dotyczy pkt 7 Zał. Nr 7 do SWZ, OPZ

Zamawiający zapisał:

2) naprzeciw drugich drzwi specjalna powierzchnia (miejsce o wymiarach co najmniej: szerokość 750 mm x długość 1300 mm):

a) przystosowana do przewozu wózka inwalidzkiego, zaopatrzona w przycisk w kolorze niebieskim z piktogramem wózka inwalidzkiego sygnalizujące kierowcy zamiar opuszczenia autobusu przez „osobę poruszającą się na wózku”, dodatkowo przycisk inwalidy:

– wyczuwalnym skoku pracy,

– przycisk inwalidy podświetlany w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze zielonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor czerwony; podświetlenie to (na kolor czerwony) ma być aktywne do momentu otwarcia drzwi,

– oznakowany znakiem wypukłym w języku „Braille'a”,

b) oraz wyposażona w mocowanie wózka inwalidzkiego tyłem do kierunku jazdy za pomocą pasa bezwładnościowego,

c) w miejscu zatoki inwalidzkiej dopuszcza się zamontowanie dwóch rzędów foteli pasażerskich, łatwo demontowanych w przypadku potrzeby przewozu osoby niepełnosprawnej na wózku.

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie autobusu, w którym:

2) naprzeciw lub obok drugich drzwi specjalna powierzchnia (miejsce o wymiarach co najmniej: szerokość 750 mm x długość 1300 mm):

a) przystosowana do przewozu wózka inwalidzkiego, zaopatrzona w przycisk w kolorze niebieskim z piktogramem wózka inwalidzkiego sygnalizujące kierowcy zamiar opuszczenia autobusu przez „osobę poruszającą się na wózku”, dodatkowo przycisk inwalidy:

– wyczuwalnym skoku pracy,

– przycisk inwalidy podświetlany w sposób następujący: przycisk na stałe podświetlany ma być w kolorze zielonym, a po jego aktywacji (naciśnięciu) przez pasażera, zmieniający kolor podświetlenia na kolor czerwony; podświetlenie to (na kolor czerwony) ma być aktywne do momentu otwarcia drzwi,

– oznakowany znakiem wypukłym w języku „Braille'a”,

b) oraz wyposażona w mocowanie wózka inwalidzkiego tyłem do kierunku jazdy za pomocą pasa bezwładnościowego lub przystosowana do mocowania wózka pasami do listew mocowania dodatkowych foteli do podłogi,

c) w miejscu zatoki inwalidzkiej dopuszcza się zamontowanie dwóch rzędów foteli pasażerskich, łatwo demontowanych w przypadku potrzeby przewozu osoby niepełnosprawnej na wózku.

### **Odpowiedź:**

**Zamawiający zaakceptuje zaproponowane rozwiązanie.**

### Pytanie 10

Dotyczy pkt 8 Zał. Nr 7 do SWZ, OPZ

Zamawiający zapisał:

1) minimum dwoje drzwi pneumatycznych o jednakowej wysokości w układzie 1-2-0, 2-2-0, otwieranych do wewnątrz, rozmieszczonych równomiernie na całej długości nadwozia (w prawej ścianie bocznej autobusu), wyposażonych w mechanizm powrotnego otwierania w przypadku natrafienia na przeszkodę (mechanizm ten musi działać podczas zamykania poszczególnych drzwi),

5) wszystkie skrzydła drzwi wyposażone:

(...)

b) poręcze rozmieszczone w taki sposób, aby równolegle pełniły one funkcję pomocniczą przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusu oraz zabezpieczały przed wypchnięciem szybę zamontowaną w skrzydle drzwi w przypadku opierania się pasażerów o drzwi podczas jazdy

1) Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym drzwi będą elektryczne, przy czym drzwi pierwsze będą otwierały się do wnętrza pojazdu, drugie będą odskokowo-przesuwne i będą otwierać się na zewnątrz pojazdu?

2) Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym poręcze pełniące funkcję pomocniczą przy wsiadaniu i wysiadaniu z autobusu nie były umieszczone na skrzydłach II drzwi, ale będą zamontowane do elementów konstrukcji pojazdu w sposób nieograniczający światła wejścia drzwi

3) W przypadku wrażenia zgody na pytanie 1 oraz 2 prosimy o usunięcie zapisu „oraz zabezpieczały przed wypchnięciem szybę zamontowaną w skrzydle drzwi w przypadku opierania się pasażerów o drzwi podczas jazdy”

Znak sprawy: **BID.ZP.03.2021**

Takie rozwiązanie jest powszechnie stosowane, pozwala ograniczyć straty energii wynikające ze zmiany energii elektrycznej w mechaniczną (pneumatyka drzwi), ponadto jest bezpieczne.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody.**

**Pytanie 11**

Dotyczy pkt 9 Zał. Nr 7 do SWZ, OPZ

Zamawiający zapisał:

2) akumulatory kwasowe zamontowane w wysuwanej lub obrotowej obudowie (min. 2 szt. o poj. min. 180 Ah każdy)

Czy Zamawiający jest skłonny dopuścić autobus, w którym akumulatory będą miały pojemność minimalną 95 Ah każdy?

Akumulatory niskonapięciowe w autobusie elektrycznym są wymagane jedynie do uruchomienia systemu i podtrzymania podstawowych funkcji przy wyłączonym trybie jazdy. Akumulatory o pojemności 180 Ah i większe są stosowane w autobusach z klasycznym napędem na olej napędowy i ich duża pojemność jest wymagana dla prawidłowej pracy rozrusznika, który w przypadku autobusów elektrycznych nie występuje.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody.**

**Pytanie 12**

Dotyczy pkt 10 Zał. Nr 7 do SWZ, OPZ

Zamawiający zapisał:

2. Wentylacja:

a) wentylacja naturalna przez przesuwne górne partie okien bocznych (minimum po 2 sztuki okien przesuwnych rozmieszczonych na lewej i prawej ścianie autobusu), (...)

c) część przesuwna okna (okien, o których mowa w pkt. 10.2.a) musi stanowić co najmniej 20% jego wysokości, ponadto część przesuwna musi być wyposażona w rygiel, który będzie blokował możliwość otwarcia (przesunięcia) okna, np. podczas pracy klimatyzacji

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, górne partie okien były uchylne?

Rozwiązanie okien przesuwnych nie powinno być stosowane w autobusie szkolnym.

Zgodnie z Rozdziałem 5 - Warunki dodatkowe dla autobusu - Warunki techniczne pojazdów oraz zakres ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U.2016.2022 t.j., Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia):

§ 22, ust. 1, pkt 4)

4) okna uniemożliwiały wychylanie się na zewnątrz;

**Odpowiedź:**

**Zamawiający wyraża zgodę aby górne partie okien były uchylne.**

**Pytanie 13**

Dotyczy pkt 11 Zał. Nr 7 do SWZ, OPZ

Zamawiający zapisał:

1) elektryczne, wodne o mocy co najmniej 20kW, wysokowydajne ogrzewanie wspomagane dodatkowo agregatem grzewczym, o którym mowa w pkt. 11. 5 (tzw. ogrzewanie hybrydowe)- wykorzystujące

dotatkowo ciepło z układu chłodzenia silnika/silników i magazynu energii (o ile elementy te są chłodzone płynem), realizowane przez:

- a) nagrzewnice z wentylatorami w przestrzeni pasażerskiej (minimum 3 sztuki) oraz jedną w kabinie kierowcy,
- b) grzejnik/i konwektorowe rozmieszczone/e w przestrzeni pasażerskiej,
- c) wymienniki ciepła układu klimatyzacji – nadmuch ciepłego powietrza musi być realizowany przez kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi,
- d) nagrzewnicę frontową służącą do kompleksowego ogrzewania miejsca pracy kierowcy, w tym szyby przedniej,

2) sterowanie ogrzewaniem przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie, utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim

(...)

5) podłączony do układu ogrzewania, niezależny agregat grzewczy, zasilany paliwem płynnym (olejem napędowym) ze zbiornika paliwa o pojemności nie mniejszej co najmniej 40 litrów, moc tego agregatu oraz wydajność układu ogrzewania muszą zapewnić możliwość utrzymania temperatury w przedziale pasażerskim minimum na poziomie +18°C przy temperaturze zewnętrznej -15°C.

(...)

1. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym agregat ogrzewania będzie agregatem hybrydowym, tj. będzie zbudowany w taki sposób, że w jednym urządzeniu będzie zabudowane ogrzewanie elektryczne i zasilane olejem napędowym?

2. Czy Zamawiający jest gotów odstąpić od rozwiązania, w którym układ ogrzewania wykorzystuje dodatkowo ciepło z układu chłodzenia silnika/silników i magazynu energii? Układy chłodzenia w autobusie elektrycznym pracują w temperaturach maks. 65 °C i jest to temperatura niewystarczająca do zasilenia układu ogrzewania. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że na każdym postoju, autobusu (na światłach, w zatoce autobusowej, na pętli), kiedy silnik nie pracuje – nie wytwarza ciepła. W związku z powyższym prosimy o wykreślenie tego zapisu.

3. Czy Zamawiający jest gotów odstąpić od zapisu „stałą” w wyżej podanym zapisie? Układ będzie dążył do osiągnięcia temperatury zaprogramowanej, ale będzie działał według zaprogramowanej histerezy. Utrzymanie stałej temperatury nie jest możliwe. Prosimy o wykreślenie tego sformułowania.

4. Czy zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym ogrzewanie będzie realizowane bez grzejników konwektorowych oraz wymienników ciepła układu klimatyzacji?

Zmawiający powinien określić wymagania komfortu cieplnego pasażerów i kierowcy, tym czasem określa rozwiązania konstrukcyjne, które wyróżniają jednego z potencjalnych dostawców. Jest to sprzeczne z ideą Ustawy Prawa Zamówień Publicznych, zasadami konkurencyjności i równego traktowania wykonawców.

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuści rozwiązanie opisane w pkt 1 i 4, odstąpi od rozwiązania opisanego w pkt 2 i od zapisu „stałą” w pkt 3.**

#### **Pytanie 14**

Dotyczy pkt 12 Zał. Nr 7 do SWZ, OPZ

Zamawiający zapisał:

- 1) zainstalowana na dachu autobusu w kompaktowej zwartej obudowie,
- 2) z nadmuchiemy zimnego powietrza realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdziału powietrza za pomocą przewodów nawiewnych (kanałów), rozmieszczonych równomiernie w przestrzeni pasażerskiej (kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi analogicznie jak opisane w pkt. 11.1 litera „c”) (...)

3) posiadająca moc chłodniczą, wystarczającą dla zapewnienia w upalne dni wysokiego komfortu podróżowania w przestrzeni pasażerskiej, moc ta nie powinna być mniejsza niż 18kW- czynnik chłodzący R 134a,

4) posiadająca funkcję: chłodzenie – ogrzewanie,

5) sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego:

a) realizowane automatycznie, utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby klimatyzacja załączała się automatycznie przy wzroście temperatury w przedziale pasażerskim powyżej 22°C (i wyłączała się automatycznie przy spadku temperatury poniżej 22°C),

b) z płynną, automatyczną regulacją intensywności nadmuchu w przedziale pasażerskim w funkcji temperatury panującej w przedziale pasażerskim,

(...)

1. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym na dachu będą znajdować się 3 agregaty klimatyzacyjne, każdy pod osobną zwartą obudową?

2. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym rozprowadzenie powietrza będzie zrealizowane w sposób równomierny bez wykorzystania przewodów nawiewnych (kanałów)?

3. Czy Zamawiający jest skłonny wykreślić z zapisów minimalną moc agregatu (18 kW), przy spełnianiu przez pojazd pozostałych wymagań dotyczących komfortu termicznego pasażerów?

4. Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym klimatyzatory będą posiadać jedynie funkcję chłodzenia?

5. Czy Zamawiający jest gotów odstąpić od zapisu „stałą” w wyżej podanym zapisie? Układ będzie dążył do osiągnięcia temperatury zaprogramowanej, ale będzie działał według zaprogramowanej histerezy. Utrzymanie stałej temperatury nie jest możliwe. Prosimy o wykreślenie tego sformułowania.

6. Czy Zamawiający jest skłonny usunąć zapis „z płynną” w zapisie dotyczącym regulacji intensywności nadmuchu w przedziale pasażerskim? Najczęściej wentylatory w tego typu rozwiązaniach posiadają automatyczną regulację stopniową.

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający dopuści rozwiązanie opisane w pkt 1, 2 i 4, odstąpi od minimalnej mocy agregatu (18 kW) przy spełnianiu przez pojazd pozostałych wymagań dotyczących komfortu termicznego pasażerów, odstąpi od zapisu „stałą” (pkt 5) i usunie zapis „z płynną” (pkt 6).**

#### **Pytanie 15**

Dotyczy pkt 19 Zał. Nr 7 do SWZ, OPZ

Zamawiający zapisał:

1) rozmiar ogumienia co najmniej 275/70 R22,5

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie kół w rozmiarze 19,5”?

#### **Odpowiedź:**

**Zamawiający nie wyraża zgody.**

#### **Pytanie 16**

Dotyczy pkt. 9 Rozdział XIX SWZ

Zamawiający zapisał:

1. Rodzaj zastosowanego elektrycznego zespołu napędowego

Zaoferowanie przez Wykonawcę w autobusie napędu z wykorzystaniem silnika elektrycznego asynchronicznego (silników asynchronicznych):

TAK – 10 pkt

Znak sprawy: **BID.ZP.03.2021**

NIE – 0 pkt

Prosimy o wyjaśnienie jakim kryterium kierował się Zamawiający premiując rozwiązanie z zastosowaniem silników asynchronicznych? W naszej ocenie zastosowanie silnika synchronicznego z magnesami trwałymi jest korzystniejszym rozwiązaniem w stosunku do silników indukcyjnych z uwagi na większą sprawność oraz niższą masę.

**Odpowiedź:**

**Zamawiający premiując rozwiązanie z zastosowaniem silników (silnika) asynchronicznych kierował się tym, że – w ocenie Zamawiającego – silnik asynchroniczny jest tańszy, prosty w budowie i wysoce niezawodny, co w przypadku konieczności naprawy silnika po upływie gwarancji pozwoli optymalizować koszty dalszej eksploatacji autobusu elektrycznego.**