



BKM-I.271.20.2017

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA  
BIAŁEGOSTOKU  
ul. Słonimska 1, 15-950 Białystok

Białystok, dn. 4 grudnia 2017 r.

(2)

**Biuletyn Informacji Publicznej  
Wykonawcy składający pytania**

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego, pn.:

**„Dostawa 20 autobusów w ramach projektu: Poprawa dostępności centrum Białegostoku dla komunikacji miejskiej”**

Działając, na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1579 ze zm.), w związku z zapytaniem Wykonawców, Zamawiający udziela następujących odpowiedzi oraz wprowadza zmiany zapisów działając na podstawie art. 38 ust.4 ustawy.

**Pytanie nr 1:**

**Wnioski:**

1. SIWZ, Opis kryteriów i oceny ofert, Parametr T.6

Proszę o wyrównanie punktacji dla skrzyni automatycznej zawierającej 4 przełożenia z punktacją dla skrzyni automatycznej zawierającej 5 lub 6 przełożeń lub o całkowite usunięcie tego kryterium.

- a. Alternatywnie proszę o wyjaśnienie, czy wartość ilości biegów należy rozumieć jako sumę wszystkich przełożeń (wraz z biegiem wstecznym) czy jedynie dla jazdy do przodu.

**Uzasadnienie:**

Firma Voith Turbo produkuje automatyczne skrzynie biegów DIWA do autobusów miejskich, których cechą charakterystyczną jest równoległy przepływ mocy, czego konsekwencją jest wykorzystanie tylko 4 biegów do jazdy do przodu. To rozwiązanie stosowane jest powszechnie przez producentów autobusów miejskich na świecie a w Polsce udział tego typu przekładni w skali całej floty pojazdów miejskich przekracza 60%. Zastosowanie 4 biegów jest równoważne z mniejszą ilością przełączeń, co oznacza dla pasażerów, kierowcy oraz układu napędowego wyższy komfort oraz mniejsze zużycie. Rozwiązanie to zostało osiągnięte poprzez wydłużenie pierwszego biegu



BKM-I.271.20.2017

hydrodynamicznego, który zastępuje  
2 przełożenia w przekładni z szeregowym przepływem mocy.

**Odpowiedź na pytanie nr 1:**

Zapisy SIWZ pozostają bez zmiany.

Zamawiający wyjaśnia, iż liczba przełożeń w skrzyni biegów oznacza liczbę biegów do jazdy w kierunku do przodu. Bieg wsteczny nie wlicza się do wartości ilości biegów.

**Pytanie nr 2:**

1. Załącznik nr 6 do SIWZ „Szczegółowe parametry techniczne autobusu jednoczłonowego i dwuczłonowego”, Punkt 11.1.

Proszę o dopuszczenie mostu portalowego o przełożeniu przekładni głównej zawierające się w przedziale 5,2 – 6,3 : 1.

**Uzasadnienie:**

Ze względu na charakterystyki dzisiejszych silników o ZS autobusy komunikacji miejskiej osiągają najkorzystniejsze wyniki zużycia paliwa dla mostu portalowego o przełożeniu  $i_A=5,26$ . Potwierdzają to wyniki badań SORT2. Na podstawie posiadanych przez nas informacji bezwzględnie najniższe zużycia paliwa w teście SORT2 osiągają autobusy zarówno solo jak i przegubowe z przełożeniem głównym o wartości 5,26.

**Odpowiedź na pytanie nr 2:**

Zapisy SIWZ pozostają bez zmiany.

**Pytanie nr 3:**

**Wykonawca wnosi o następujące zmiany SIWZ:**

Wadliwe kryteria ocen - Zastosowane przez Zamawiającego kryteria oceny rozwiązań technicznych oraz przypisaną im wagę punktową, uważamy za nieuzasadnione merytorycznie i rażąco naruszające zasadę uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, prowadzące do nieuzasadnionego preferowania kręgu wykonawców i wyboru oferty bynajmniej nie najkorzystniejszej i tak:

**I. Wnioski dotyczące OPISU KRYTERIÓW I SPOSOBY OCENY OFERT**

**1. CZĘŚĆ 2 T- ocena techniczna – T2, T3**

**Uzasadnienie zmian:**



BKM-I.271.20.2017

Istnieje obecnie na rynku kilka różnych technologii, które są wykorzystywane w układach hybrydowych. W parametrach oceny technicznej powinny zostać uwzględnione wskaźniki jakościowe, a nie konkretne rozwiązania konstrukcyjne, stosowane w różnych technologiach układów hybrydowych. W przypadku, gdy zużycie paliwa, trwałość i dostępność pojazdu są podobne, to nie ma żadnych przesłanek, ani analiz naukowych ( np. raport instytutów niemieckich z 2016: IFA i TÜV NORD), sugerujących przewagę danego rozwiązania technicznego. Dodatkowo w naszych autobusach hybrydowych w układzie równoległym, pojazd może być napędzany niezależnie silnikiem elektrycznym lub silnikiem diesla, albo obydwoma silnikami w tym samym czasie. Rozwiązanie to umożliwia optymalny dobór parametrów elementów układu napędowego. Na podstawie wieloletnich doświadczeń i danych z rzeczywistej eksploatacji autobusów hybrydowych (3600 dostarczonych autobusów w Europie) silnik Diesla o mniejszej pojemności jest optymalnym rozwiązaniem w zastosowanej technologii dla pojazdów do komunikacji miejskiej. Sumowanie się mocy silnika elektrycznego i spalinowego powoduje, że zastosowanie mniejszego silnika spalinowego gwarantuje niższe zużycie paliwa w warunkach komunikacji miejskiej.

Tak więc przyznanie w ocenie ofert punktów silnikowi spalinowemu o dużej pojemności w rzeczywistości **może, zamiast podnieść, obniżyć walory ekologiczne zakupionych przez Zamawiającego pojazdów, powodując wzrost zużycia paliwa**

Podobnie nie ma żadnego merytorycznego uzasadnienia preferowanie poprzez przyznanie bądź nie punktów w ocenie technicznej **za zastosowanie konkretnego rodzaju magazynu energii elektrycznej**. Zarówno superkondensatory, jak i wysokiej jakości akumulatory, wykazują dzisiaj trwałość i żywotność na porównywalnym poziomie. Ponadto Zamawiający, preferując wydłużone okresy gwarancji na „zespoły, układy, elementy autobusu i oprogramowanie” (patrz kryterium oceny G2), jak również precyzując minimalne wymagania co do trwałości poszczególnych elementów autobusów (w tym elementów magazynowania energii), **nie powinien preferować konkretnych rozwiązań technicznych – na co nie zezwala Prawo zamówień publicznych, a jedynie ograniczyć się do pozostawienia oferentom dowolność w tym zakresie.**

### Wniosek nr 1

Dlatego wnosimy o wykreślenie, względnie – zmianę kryteriów, preferujących rozwiązanie techniczne układu hybrydowego opartego o rozwiązania zastosowane przez danego producenta pojazdów tzn.

#### **Ocena techniczna (T)**

T2: Pojemność skokowa silnika w jednoczłonowym autobusie hybrydowym

Liczba punktów:

Powyżej 6,50 dm <sup>3</sup>	- 10
Od 5,00 do 6,50 dm <sup>3</sup>	- 5
Poniżej 5,00 dm <sup>3</sup>	- 0

T3: Zastosowany rodzaj magazynu energii elektrycznej

Liczba punktów:

Superkondensatory	- 20
-------------------	------



BKM-I.271.20.2017

inne rozwiązanie - 0

**Powyższa punktacja, nieuzasadniona parametrami jakościowymi, preferuje się bowiem jedno rozwiązanie napędu hybrydowego stosowane tylko przez konkretnego producenta/ dostawcę.**

**Odpowiedź na pytanie nr 3:**

Zamawiający pozostawia kryterium oceny bez zmiany.

**Pytanie nr 4:**

**2. CZĘŚĆ 2 - T- Ocena techniczna - T6**

Spełnienie wymogów homologacji w zakresie

Wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich ( Regulamin nr 66-01 EKG ONZ)

Liczba punktów

Tak - 10

Nie - 0

**Uzasadnienie zmian:**

Regulamin nr 66-01 EKG (ONZ) w zakresie wytrzymałości dużych pojazdów nie jest wymogiem obligatoryjnym dla autobusów miejskich. Wynika to faktu, iż autobus miejski, poruszając się w ruchu miejskim po ścisłym centrum miasta, ze średnią prędkością ok. 18-25 km/h, nie jest narażony na wypadki, powodujące pęknięcie bądź zniszczenie jego konstrukcji nośnej (np. upadek z wysokiej skarpy, zderzenie z innym pojazdem przy dużej prędkości itp.) Ww. zdarzenia nie mają w zasadzie miejsca w ruchu miejskim - stąd też **zastosowane kryterium nie wnosi żadnych walorów jakościowych, korzystnych dla Zamawiającego – z tego względu jest bezprzedmiotowe w kontekście celu wprowadzenia kryteriów pozacenowych**

**Wniosek nr 2**

Z uwagi na uzasadnienie powyżej wnosimy o wykreślenie tego kryterium, gdyż zastosowanie ww. regulaminu jest zupełnie bezzasadne w pojazdach komunikacji miejskiej i nie posiada uzasadnienia jakościowego, z kolei właśnie ta jakość powinna być podstawą doboru kryteriów oceny ofert.

**Odpowiedź na pytanie nr 4:**

Zamawiający pozostawia kryterium oceny bez zmiany.



BKM-I.271.20.2017

**Pytanie nr 5:**

**3. CZĘŚĆ 2- T- Ocena techniczna- T7**

„Materiał elementów konstrukcyjnych szkieletu nadwozia, podwozia autobusów (kratownica, rama)

Profile ze stali zabezpieczonej antykorozyjnie metodą katodowego lakierowania zanurzeniowego (KTL- kataforezy) w postaci pełnej kataforezy zanurzeniowej wykonanej w zamkniętym cyklu technologicznym – 15

Stal odporna na korozję, aluminium lub inne rozwiązanie - 0”

**Uzasadnienie zmian:**

Jest uzasadnionym, przyjętym rozwiązaniem w produkcji pojazdów na świecie, iż wybór technologii budowy pojazdu powinien być pozostawiony Wykonawcy, który daje na swoją technologię odpowiednie okresy gwarancji. WYKONAWCA jako wiodący dostawca autobusów na świecie w swoich produktach stosuje technologie, których skuteczność została potwierdzona w okresie wieloletniej eksploatacji pojazdów w różnych warunkach użytkowania. Dla produktów WYKONAWCY nie jest możliwe zagwarantowanie wymaganych przez Zamawiającego okresów dostawy z uwzględnieniem narzuconych przez niego sposobów budowy pojazdów. Zmiany konstrukcji wymagają wieloletnich badań i doświadczeń w warunkach rzeczywistych. Taki sposób oceny ofert, według powszechnie obowiązującej na rynku wiedzy, **bez uzasadnienia** ogranicza krąg wykonawców, **którzy mogliby zrealizować przedmiot zamówienia na najwyższym światowym poziomie, w zasadzie do jednego wykonawcy**, produkującego autobusy hybrydowe, posiadające konstrukcję ze stali, zabezpieczonej antykorozyjnie metodą KTL.

**Wniosek nr 3**

W związku z powyższym - wnosimy o zmianę i wykreślenie rzeczzonego kryterium, względnie- zrównanie punktacji za zastosowanie konstrukcji ze stali, zabezpieczonej antykorozyjnie metodą KTL z innymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi – zastosowaniem aluminium, stali nierdzewnej, stali konstrukcyjnej zabezpieczonej antykorozyjnie metodą malowania lub innymi rozwiązaniami, gwarantującymi co najmniej 120 miesięcy eksploatacji autobusu.

Zamawiający w pkt 16.2 Opisu przedmiotu zamówienia (załącznik nr 7) precyzuje:

„*Użyte materiały i zastosowana technologia powinny zapewnić ochronę przed korozją nadwozia i konstrukcji (szkielet i rama/kratownica podwozia) autobusu przez okres nie krótszy niż 120 miesięcy bez konieczności stosowania przez Zamawiającego okresowych zabiegów konserwacyjnych, za wyjątkiem uzupełnień ubytków mechanicznych (odpryski lakieru).*”

**Tym bardziej nie ma zatem żadnych podstaw do dawania tak dużych preferencji wyłącznie jednej technologii zabezpieczenia antykorozyjnego, skoro każdy wykonawca, niezależnie od stosowanej przez niego technologii zabezpieczenia, musi potwierdzić Zamawiającemu gwarancję trwałości autobusu przez min. 10 lat.**

**Odpowiedź na pytanie nr 5:**

Zamawiający pozostawia kryterium oceny bez zmiany.



BKM-I.271.20.2017

**Pytanie nr 6:**

**II. Wnioski dotyczące opisu przedmiotu zamówienia – załącznik nr 7 do SIWZ  
BKM-I.271.20.2017**

**1. Pkt. 6.9**

„Szerokość czynna drzwi drugich i trzecich: min. 1200 mm, dla swobodnego dwustronnego ruchu pasażerów, zgodnie z wymaganiami zawartymi w normie PN-S-47010 dla drzwi niskopodłogowego autobusu miejskiego klasy I.”

**Uzasadnienie zmian:**

**Regulamin nr 107 EKG ONZ** precyzuje standard szerokości przejścia zapewniający wysoką użyteczność i funkcjonalność rozwiązania i jest z powodzeniem stosowany u wymagających przewoźników w europejskich aglomeracjach miejskich.

Ta różnica w parametrach – opis Zamawiającego (1200 mm) - w stosunku do standardu określonego w ww. regulaminie – **w istotny sposób ogranicza liczbę potencjalnych dostawców autobusów, a dopuszczenie standardu określonego w ww. regulaminie może być spełniony przez większą liczbę wykonawców.**

Dlatego wnioskujemy o dopuszczenie pojazdów, które pod względem szerokości spełniają wymagania określone w Regulaminie nr 107 EKG ONZ- jako akcie prawnym nadrzędnym nad aktami normatywnymi, w tym nad normą PN-S-47010.

**Wniosek nr 4**

Wnosimy o dopuszczenie pojazdu z szerokością drzwi drugich i trzecich nieznacznie mniejszą niż 1200 mm, gdzie szerokość efektywna drzwi dwuskrzydłowych spełnia wymagania określone w Regulaminie nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

**Odpowiedź na pytanie nr 6:**

Zamawiający dopuszcza wskazane rozwiązanie.

**Pytanie nr 7:**

**2. Pkt. 10.1.6.**

„maksymalny moment obrotowy silnika co najmniej 1000 Nm”

**Uzasadnienie zmian:**

Jak już argumentowano w uzasadnieniu do **wniosku nr 1**, w napędzie hybrydowym, przy sumowaniu się mocy silników- elektrycznego i spalinowego, nie ma potrzeby stosowania



BKM-I.271.20.2017

wysokich pojemności, mocy i momentu obrotowego silnika spalinowego, będącego częścią efektywnego napędu. Stąd zastosowanie przez nasz koncern silnika o mniejszych parametrach zostało przemyślane pod kątem minimalizacji zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń.

**Wniosek nr 5 :**

Wnosimy o dopuszczenie silnika wysokoprężnego, o momencie obrotowym 918 Nm, spełniającego pozostałe parametry, zapisane w pkt 10.1.

**Odpowiedź na pytanie nr 7:**

Zamawiający dopuści silnik wysokoprężny w autobusie hybrydowym, o momencie obrotowym 918 Nm.

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść punktu 10.1.6 załącznika 7 do SIWZ na następującą :

„10.1.6.maksymalny moment obrotowy silnika co najmniej 900 Nm”

**Pytanie nr 8:**

**3. Pkt. 16.1**

„Zabezpieczenie podwozia i elementów szkieletu nadwozia. Zamawiający wymaga wykonania elementów konstrukcyjnych nośnych podwozia i nadwozia ze stali nierdzewnej (odpornej na korozję) lub aluminium lub innej stali o podwyższonej wytrzymałości pod warunkiem zastosowania zabezpieczenia antykorozyjnego w postaci pełnej kataforezy zanurzeniowej wykonanej w zamkniętym cyklu technologicznym.”

**Uzasadnienie zmian:**

Uzasadnienie zostało już podniesione przez Wykonawcę – w uzasadnieniu do **wniosku nr 3**.

**Wniosek nr 6:**

Z tego samego powodu, co przywołane argumenty w uzasadnieniu do wniosku nr 3, wnosimy o dopuszczenie i równoważne, ze względu na ciężący na wykonawcach obowiązek zapewnienia wieloletniej trwałości pojazdu, traktowanie stali konstrukcyjnej zabezpieczonej antykorozyjnie metodą malowania, aluminium i stali nierdzewnej w konstrukcji podwozia i nadwozia autobusu.



BKM-I.271.20.2017

**Odpowiedź na pytanie nr 8:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, pkt. 16.1 oraz treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, pkt. 16.1 na następującą:

„16.1. Zabezpieczenie podwozia i elementów szkieletu nadwozia. Zamawiający wymaga wykonania elementów konstrukcyjnych nośnych podwozia i nadwozia ze stali nierdzewnej (odpornej na korozję) lub stali konstrukcyjnej zabezpieczonej antykorozyjnie metodą malowania lub aluminium lub innej stali o podwyższonej wytrzymałości pod warunkiem zastosowania zabezpieczenia antykorozyjnego w postaci pełnej kataforezy zanurzeniowej wykonanej w zamkniętym cyklu technologicznym.”

**Pytanie nr 9:**

**4. Pkt. 17.1.2**

„Klimatyzacja całego pojazdu. Napęd od silnika głównego. Urządzenia zainstalowane na dachu autobusu, z możliwością dokonywania obsługi technicznej w zakresie co najmniej wymiany filtra osuszacza oraz zaworów bez konieczności wchodzenia na dach.”

**Uzasadnienie zmian:**

W powyższym zapisie Zamawiający opisał klimatyzację o napędzie właściwym dla autobusu o napędzie spalinowym, zasilaną sprężarką z silnika głównego (w rozumieniu – silnika spalinowego?).

Klimatyzacja o takim napędzie nie ma zastosowania w autobusach hybrydowych, gdzie silnik spalinowy nie pracuje w ruchu ciągłym, a nie pracując- powodowałby przerwy w pracy sprężarki klimatyzacji. Istnieją oczywiście systemy podtrzymujące pracę sprężarki zasilanej z silnika spalinowego, ale wg. naszej wiedzy, popartej testami takich rozwiązań, nie są one efektywnym rozwiązaniem, zapewniającym pełen komfort pasażerom.

Ponadto ideą autobusu hybrydowego jest zastosowanie w nim jak największej ilości podzespołów i komponentów niezależnych od silnika spalinowego, celem osiągnięcia efektu podstawowego, tj. ograniczenia zużycia paliwa i emisji zanieczyszczeń.

**Wniosek nr 7.**

Wnosimy zatem o dopuszczenie, a wręcz przyznanie preferencji dla zastosowania systemu klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej, zasilanej sprężarką o napędzie elektrycznym, jako najbardziej efektywnego i ekologicznego rozwiązania w autobusach hybrydowych.

Ponadto wnosimy o dopuszczenie możliwości dokonywania obsługi technicznej klimatyzacji w zakresie co najmniej wymiany filtra osuszacza oraz zaworów od góry, po zdjęciu pokrywy klimatyzacji.

Według powszechnie obowiązującej na rynku wiedzy zapis wymagający klimatyzacji z określoną przez Zamawiającego funkcjonalnością pozwala na złożenie oferty wyłącznie





BKM-I.271.20.2017

jednemu producentowi, stosującemu jako jedyny na rynku polskim w autobusach hybrydowych wyłącznie jeden dostępny na rynku typ klimatyzacji, posiadający tę funkcjonalność.

Stawianie przez Zamawiającego takiego wymogu jako koniecznego **jest ograniczeniem konkurencji i stoi w sprzeczności z zasadą równej konkurencji podmiotów ubiegających się o zamówienie.**

**Odpowiedź na pytanie nr 9:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść zał. 6 pkt 17.1.2. i treść zał. 7 pkt 17.1.2. na następującą:

„17.1.2. Klimatyzacja całego pojazdu zasilana sprężarką o napędzie elektrycznym lub z silnika głównego. Urządzenia zainstalowane na dachu autobusu. Klimatyzatory o lekkiej konstrukcji obniżające zużycie paliwa. Wymagany czynnik chłodniczy R134a lub R407c.”

**Pytanie nr 10:**

**Pytanie 1**

W SIWZ, w opisie kryteriów i sposobu oceny ofert, w tabeli w punkcie T8 Materiał elementów konstrukcyjnych szkieletu nadwozia, podwozia autobusów (kratownica, rama), Zamawiający przyznaje 15 pkt, co przekłada się na równowartość finansową w kwocie ponad 80.000 zł. Tak wysoka punktacja i wartość tego kryterium nie znajduje uzasadnienia ani ekonomicznego ani technicznego. Stosowane rozwiązania równoważne przez wielu uznanych dostawców autobusów (jak stal nierdzewna, aluminium) nie odstają technologicznie ani użytkowo od metody KTL, a pod kilkoma względami ją przewyższają. Istotną wadą tak wysoko punktowanej metody KTL jest jej nieodtworzalność w przypadku jakiegokolwiek szkody, kolizji drogowej, poza wanną galwaniczną producenta pojazdu.

Wielkość zastosowana w punktowaniu metody KTL budzi tym większe wątpliwości jeśli porównamy je do innych parametrów punktowanych przez Zamawiającego, z których Zamawiający może osiągnąć wymierne korzyści finansowe i ekologiczne, i tak:

T2 – Zużycie paliwa wg SORT2 dla autobusów 12m dający korzyść finansową i ekologiczną w postaci zużycia paliwa, zamawiający przyznaje tylko 5 pkt.

T3 – Autobus wyposażony w moduł rekuperacji – element również dający korzyść ekonomiczną i ekologiczną mający wpływ na zużycie baterii i obniżający zużycie paliwa – również zamawiający przyznaje tylko 5 pkt

T9 – Spełnienie wymogów homologacji w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (Regulamin nr 66-01 EKG ONZ) – kryterium decydujące o bezpieczeństwie pasażerów autobusu jak również prowadzącego – również zamawiający przyznaje tylko 5 pkt

T11 – Koszty zużycia energii i emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń – kryterium powiązane ze



BKM-I.271.20.2017

zużyciem paliwa, mające znaczący wpływ na środowisko – także i tu Zamawiający przyznaje jedynie 5 pkt.

Zwracamy się do Zamawiającego o dokonanie zmian w kryteriach oceny technicznej, tj. zmniejszenie ilości punktów przyznanych w tym kryterium lub usunięcie kryterium T8 jako niewspółmiernie wygórowanej liczby punktów w porównaniu do ewentualnych korzyści ekonomicznych i ekologicznych.

**Odpowiedź na pytanie nr 10:**

Zapisy SIWZ pozostają bez zmiany.

**Pytanie nr 11:**

**Pytanie 2**

Zamawiający w punkcie IV SIWZ pisze:

*Wymagany termin realizacji zamówienia: do 220 dni od daty zawarcia umowy.*

Zwracamy się z prośbą o przedłużenie terminu realizacji zamówienia, w terminie do 15 grudnia 2018 roku.

Ze względu na dużą ilość zamówień na autobusy komunikacji miejskiej na rynku polskim, czas oczekiwania na dodatkowe wyposażenie autobusu typu monitoring, systemy informacji pasażerskiej itp. uległ zwiększeniu, co skutkuje wydłużeniem czasu potrzebnego na wykonanie zamówienia. Zmiana terminu realizacji na 15 grudnia 2018 roku pozwoli zarówno na terminową dostawę przedmiotu zamówienia jak i rozliczenie środków finansowych pozyskanych z Unii Europejskiej przeznaczonych na wykonanie zamówienia.

**Odpowiedź na pytanie nr 11:**

Termin realizacji zamówienia pozostaje bez zmiany.

**Pytanie nr 12:**

**Pytanie 1.**

Dot. SIWZ, III. Przedmiot zamówienia,, Pkt. 4

Czy Zamawiający za fabrycznie nowy uzna autobus nieużywany , o przebiegu nie większym niż 2300 km?

**Odpowiedź na pytanie nr 12:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść SIWZ, III. Przedmiot zamówienia, Pkt. 4 na następującą :

„Zamawiający za fabrycznie nowy uznaje autobus nieużywany, o przebiegu nie większym niż 2300 km, nie używany do jazd testowych, prezentacyjnych lub badań, wyprodukowany nie wcześniej niż 6 miesięcy przed datą dostawy.”



BKM-I.271.20.2017

**Pytanie nr 13:**

**Pytanie 2.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 4.Okna i szyby autobusu, ppkt. 4.4.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w autobusie jednoczłonowym i dwuczłonowym okien uchylnych?

**Odpowiedź na pytanie nr 13:**

Zapisy SIWZ pozostają bez zmiany. Zamawiający nie dopuszcza stosowania okien uchylnych.

**Pytanie nr 14:**

**Pytanie 3.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 4.Okna i szyby autobusu, ppkt. 4.4.1.

Czy Zamawiający dopuści w autobusie jednoczłonowym zastosowanie okien przesuwnych w ilości co najmniej 50% okien lub minimum trzech okien przesuwnych w lewej i minimum jednego okna w prawej ścianie autobusu?

**Odpowiedź na pytanie nr 14:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 4.Okna i szyby autobusu, ppkt. 4.4.1. na następującą:

„4.4.1.Wymagane jest zastosowanie w autobusie jednoczłonowym minimum 3 okien przesuwnych w lewej i minimum 1 okna przesuwne w prawej ścianie autobusu. W autobusie dwuczłonowym okna przesuwne wymaga się zastosować w co najmniej 50% okien.”

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 4.Okna i szyby autobusu, ppkt. 4.4.1. na następującą:

„4.4.1.Wymagane jest zastosowanie w autobusie jednoczłonowym minimum 3 okien przesuwnych w lewej i minimum 1 okna przesuwne w prawej ścianie autobusu.”

**Pytanie nr 15:**

**Pytanie 4.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 4.Okna i szyby autobusu, ppkt. 4.5.

Czy Zamawiający dopuści równomierne przyciemnienie szyb bocznych w autobusach, w tym także szyb w kabinie kierowcy i w pierwszych drzwiach?



BKM-I.271.20.2017

Przyciemnienie szyb w kabinie kierowcy i szyb w pierwszych drzwiach, gwarantuje kierowcy bardzo dobrą widoczność, eliminuje powstawanie refleksów świetlnych, wpływa pozytywnie na komfort i bezpieczeństwo pracy kierowcy?

**Odpowiedź na pytanie nr 15:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 4.Okna i szyby autobusu, ppkt. 4.5. na następującą:

„4.5.Zamawiający wymaga szyb bocznych przyciemnionych, chroniących przed nadmiernym nagrzewaniem wnętrza autobusu przez promienie słoneczne i dopuszcza szyby przyciemnione w kabinie kierowcy, przyciemnioną szybę przednią i szybę w pierwszych drzwiach, spełniające warunki homologacji określone w rozdziale III pkt. 5 SIWZ.”

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 4.Okna i szyby autobusu, ppkt. 4.5. na następującą:

„4.5.Zamawiający wymaga szyb bocznych przyciemnionych, chroniących przed nadmiernym nagrzewaniem wnętrza autobusu przez promienie słoneczne i dopuszcza szyby przyciemnione w kabinie kierowcy, przyciemnioną szybę przednią i szybę w pierwszych drzwiach, spełniające warunki homologacji określone w rozdziale III pkt. 5 SIWZ.”

**Pytanie nr 16:**

**Pytanie 5.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.1.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym uchwyty, podłokietniki, ograniczniki biodrowe wykonane będą z bardzo wysokiej jakości, estetycznego tworzywa sztucznego o szarej kolorystyce?.

Zamontowane elementy spełniają nie tylko restrykcyjne wymogi w zakresie przepisów-korzystania z nich przez pasażerów gwarantując bezpieczne podróżowanie lecz także nawiązują do kolorystyki i kompozycji wnętrza autobusu i

**Odpowiedź na pytanie nr 16:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.1 i załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.1 na następującą:

„5.1.Siedzenia odporne na ścieranie i zabrudzenia, łatwe do utrzymania w czystości, z miękkimi, odejmowalnymi wkładkami tapicerskimi oparć i siedzisk wyposażone w gąbkę (piankę) zmiękczającą pod tapicerką. Siedzenia dostępne z poziomu podłogi mocowane do ściany lub zamocowane w inny sposób. Korpus siedzenia ze stali nierdzewnej lub z tworzywa sztucznego w kolorze szarym. Wszystkie poręcze, uchwyty, podłokietniki, ograniczniki biodrowe itp. przeznaczone dla pasażerów, wykonane w kolorze żółtym RAL 1004 jeżeli zostały wykonane jako elementy lakierowane lub w kolorze zbliżonym dla elementów wykonanych z tworzyw sztucznych



BKM-I.271.20.2017

i nielakierowanych, nawiązującym do kolorystyki i kompozycji wnętrza autobusu. Kolorystyka tapicerki niebieska, z deseniem zawierającym logo Białostockiej Komunikacji Miejskiej.”

**Pytanie nr 17:**

**Pytanie 6.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.2.

1) Czy Zamawiający dopuści zastosowanie w progach wejściowych wyprofilowanych, trwałych listew aluminiowych o szerokości min. 160 mm z podwójnymi paskami w kolorze żółtym, gwarantującymi pasażerom bezpieczne wsiadanie i wysiadanie z autobusu. Również stopnie wejściowe przy siedzeniach na podestach lakierowane profile w kolorze żółtym i poniżej dodatkowo oznaczone w sposób opisany przez Zamawiającego?

2) Czy zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym zabudowa silnika konstrukcyjnie wykonana jest z wysokiej jakości plastiku, sama zabudowa jest zaokrąglona i nie posiada żadnych krawędzi, które trzeba by dodatkowo oznaczać jaskrawo-żółtym kolorem?

**Odpowiedź na pytanie nr 17:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.2. i treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.2. na następującą:

„5.2. Podłoga pokryta wykładziną antypoślizgową, wszystkie złącza zgrzewane. Listwy w drzwiach, progach i podestach odporne na ścieranie i korozję. Kolorystyka pokrycia podłogi w tonacji ciemnej, dopuszcza się deseń graficzny. Kolor jaskrawo-żółty w strefach drzwi, tj. w pasie o szerokości min. 300 mm od krawędzi progu, w strefie ruchu skrzydeł drzwi oraz w strefie ograniczenia widoczności prowadzącego pojazd przez pasażerów lub w inny sposób zaznaczający krawędź progu z wyrazistymi elementami w kolorze żółtym. Krawędzie stopni wejściowych w drzwiach oraz krawędzie podestów pod miejscami siedzącymi w miejscach ruchu pasażerów oznaczone kolorem jaskrawo-żółtym i czarnym, naprzemiennie w formie trójkątów lub prostokątów lub w inny sposób zaznaczający krawędzie stopni wejściowych i podestów z wyrazistymi elementami w kolorze żółtym. Pozostałe ostre krawędzie (nadkola, zabudowa silnika itp.) oznaczone kolorem jaskrawo-żółtym.”

**Pytanie nr 18:**

**Pytanie 7.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.3

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym naprzeciwko drzwi II będzie znajdować się miejsce na wózek inwalidzki lub wózek dziecięcy?

Takie rozwiązanie zapewnia więcej miejsc siedzących dla pasażerów dostępnych z niskiej podłogi i jest stosowane powszechnie w autobusach komunikacji miejskiej.

**Odpowiedź na pytanie nr 18:**

Zapisy SIWZ pozostają bez zmiany.



BKM-I.271.20.2017

Zamawiający wyjaśnia iż zapis ppkt. 5.3 jednoznacznie wskazuje, iż stanowisko do mocowania wózka inwalidzkiego i na wózek dziecięcy zlokalizowane musi być w obszarze naprzeciw drugich drzwi autobusu, co należy rozumieć jako umiejscowienie po lewej stronie autobusu.

**Pytanie nr 19:**

**Pytanie 8.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.3.2

Czy Zamawiający dopuści wyposażenie autobusu w specjalną przestrzeń przeznaczoną do przewozu wózka dziecięcego lub wózka inwalidzkiego usytuowaną naprzeciw II drzwi oraz dodatkowo przestrzeń przeznaczoną do przewozu wózka dziecięcego naprzeciw drzwi III?

**Odpowiedź na pytanie nr 19:**

Zapisy SIWZ pozostają bez zmiany.

**Pytanie nr 20:**

**Pytanie 9.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.8.2.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym uchwyty poręczy montowane do podłogi wykonane będą ze stopu aluminium lakierowanego proszkowo w kolorze wymaganym przez Zamawiającego?

**Odpowiedź na pytanie nr 20:**

W ocenie Zamawiającego proponowany materiał spełnia warunek odporności na korozję.

**Pytanie nr 21:**

**Pytanie 10.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.8.4.

Czy Zamawiający dopuści w autobusie dwuczłonowym w obszarze platformy przegubu wewnątrz autobusu rozwiązanie, w którym opończa podzielona jest na dwie części. Część zewnętrzna opończy oddzielona jest od części wewnętrznej. Część zewnętrzna pionowo zabudowanymi metalowymi listwami na elementach łączących chroni i zabezpiecza opończę przed opieraniem się o nią przez pasażerów.

**Odpowiedź na pytanie nr 21:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt. 5. Przedział pasażerski, ppkt. 5.8.4. na następującą:



BKM-I.271.20.2017

„5.8.4.w autobusach dwuczłonowych Zamawiający dopuszcza podział opończy przegubu na część zewnętrzną i wewnętrzną lub rozwiązanie w którym zastosowano uchwyty i poręcze w obszarze platformy przegubu zabezpieczające przed oparciem o opończy przegubu.”

**Pytanie nr 22:**

**Pytanie 11.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.7. Kabina kierowcy, ppkt.7.1.1 oraz 7.1.3

Czy Zamawiający dopuści kabinę zabudowaną do wysokości 4/5 wysokości przedziału pasażerskiego z drzwiami wejściowymi bezpośrednio z przedziału pasażerskiego wyposażonymi w zamek?.

**Odpowiedź na pytanie nr 22:**

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmiany.

**Pytanie nr 23:**

**Pytanie 12.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.7. Kabina kierowcy, ppkt.7.3.1.

Czy Zamawiający dopuści nowoczesny, ergonomiczny stały pulpit kierowcy z zestawem kontrolki informujących kierowcę na bieżąco o stanie technicznym pojazdu wraz z możliwością pełnej regulacji koła kierownicy w dwóch płaszczyznach?

Proponowane rozwiązanie jest stosowane powszechnie w autobusach i jest sprawdzone eksploatacyjnie pod względem ergonomicznym. Zapewnia kierowcy komfort pracy oraz bardzo dobrą widoczność zestawu wskaźników w każdym położeniu koła kierownicy.

**Odpowiedź na pytanie nr 23:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia się treść załącznika nr 6 do SIWZ , pkt. 7.3 i treść załącznika nr 7 do SIWZ , pkt. 7.3 na następującą:

„7.3. Pulpit kierowcy, miejsce pracy kierowcy charakteryzujące się parametrami:

7.3.1. W zakresie ergonomii pracy kierowcy poprzez regulację położenia kolumny kierownicy lub kolumny kierownicy wraz z tablicą wskaźników w dwóch płaszczyznach,

7.3.2. Możliwości wymiany pojedynczych klawiszy,

7.3.3. Umieszczenia z prawej strony kolumny kierowniczej ręcznej dźwigni retardera,

7.3.4. Wskazywania na wskaźnikach analogowych lub wyświetlaczu konsoli kierowcy poprzez wybór opcji lub w trybie ciągłym:

7.3.4.1. stanu paliwa,

7.3.4.2. temperatury zewnętrznej powietrza,

7.3.4.3. temperatury płynu chłodzącego,

7.3.4.4. stanu płynu Ad-Blue,

7.3.4.5. średniego i chwilowego zużycia paliwa.”



BKM-I.271.20.2017

**Pytanie nr 24:**

**Pytanie 13.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.10. Silnik, ppkt. 10.10

Czy Zamawiający dopuści zbiornik na roztwór mocznika o pojemności min. 25 dm<sup>3</sup> spełniający pozostałe wymagania Zamawiającego?.

**Odpowiedź na pytanie nr 24:**

Zamawiający dopuści zbiornik na roztwór mocznika o pojemności min. 25 dm<sup>3</sup>

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.10. Silnik, ppkt. 10.10 na następującą:

„10.10. Dotyczy tylko silników wyposażonych w system SCR: Zbiornik na roztwór mocznika min. 25 dm<sup>3</sup> (AdBlue, Air 1 lub równoważny) opomiarowany w sposób umożliwiający pełną kontrolę i rozliczanie zużycia związku chemicznego (AdBlue, Air 1 lub równoważny) i zabezpieczony przed oddziaływaniem niskich temperatur. Wlew do zbiornika roztworu mocznika zlokalizowany w pobliżu i na tej samej ścianie, co wlew paliwa głównego zbiornika. Konstrukcja wlewu musi uniemożliwiać przypadkowe zatankowanie oleju napędowego. Wykonawca dostarczy Zamawiającemu razem z pierwszym autobusem potwierdzoną kserokopię karty charakterystyki produktu - substancji chemicznej (preparatu chemicznego) zawierającej mocznik (AdBlue, Air 1, lub równoważny).”

**Pytanie nr 25:**

**Pytanie 14.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.15. Układ smarowania, ppkt. 15.1.2. oraz 15.1.3.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie układu centralnego smarowania, pracującego według ustalonego programu, bez możliwości regulacji częstotliwości smarowania oraz bez możliwości ręcznego przesmarowywania?

Program częstotliwości smarowania został dobrany optymalnie z uwzględnieniem ilości i rodzaju smarowanych punktów, temperatur pracy oraz rodzaju i konsystencji smaru.

Zoptymalizowanie trybu pracy z jednej strony zapewnia dużą trwałość smarowanych elementów, a z drugiej zabezpiecza przed nadmiernym zużyciem smaru.

**Odpowiedź na pytanie nr 25:**

Zamawiający dopuści to rozwiązanie.

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.15. Układ smarowania, ppkt. 15.1.2. oraz 15.1.3. na następującą:

„15.1.2. Dla autobusu dwuczłonowego możliwość ustawienia parametrów smarowania: częstotliwości smarowania oraz dawki smaru, niezależnie dla elementów zawieszenia i mechanizmów przegubu lub działający w trybie ustalonym przez producenta.





BKM-I.271.20.2017

15.1.3. Realizacja funkcji manualnego przesmarowania, polegającą na ręcznym wymuszeniu przez operatora cyklu smarowania – nie jest bezwzględnie wymagana.”

**Pytanie nr 26:**

**Pytanie 15.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.17. Ogrzewanie, wentylacja i klimatyzacja, ppkt. 17.1.2.

W autobusach miejskich ze względu na charakterystykę ruchu pojazdów w mieście, częste postoje na przystankach, a co za tym idzie częste otwieranie drzwi autobusu i duże potoki pasażerskie, szczególnie w godzinach szczytu, aby zapewnić odpowiedni komfort pasażerom stosuje się bardzo wydajne urządzenia klimatyzacyjne zabudowane na dachu pojazdu. W stosowanych urządzeniach klimatyzacyjnych przeznaczonych do komunikacji miejskiej zabudowuje się parowniki dużych rozmiarów, aby system klimatyzacji pasażerskiej był odpowiednio efektywny, co prowadzi w wyniku reakcji termodynamicznych do skraplania się dużych ilości wody na powierzchni parowników klimatyzacji, woda ta jest odprowadzana odpowiednimi kanałami pod autobus. Podczas eksploatacji autobusów, bardzo często w wyniku zanieczyszczeń (pył, liście, kurz itp.) kanały te ulegają zapychaniu się i skroplona woda ścieka bezpośrednio po dachu autobusu. W związku z tym zachodzi zagrożenie, iż w wypadku zastosowania rozwiązania zapewniającego dostęp do obsługi klimatyzacji z wnętrza autobusu, że zgromadzona skroplona woda z powierzchni parownika zacznie przedostawać się do wnętrza przedziału pasażerskiego autobusu oraz będzie uszkadzać instalację elektryczną prowadzoną w tzw. lukach dachowych. Z upływem czasu zjawisko to może się nasilać i prowadzić będzie do dużo częstszych interwencji serwisowych.

W związku z powyższym prosimy aby Zamawiający dopuścił możliwość wchodzenia na dach celem dokonywania obsługi urządzenia klimatyzacyjnego.

**Odpowiedź na pytanie nr 26:**

Odpowiedź na pytanie tożsama z odpowiedzią na pytanie nr 9.

**Pytanie nr 27:**

**Pytanie 16.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.17. Ogrzewanie, wentylacja i klimatyzacja, ppkt. 17.2.1.2.

Czy Zamawiający dopuści autobus dwuczłonowy o minimalnej mocy chłodzenia 36 kW?

**Odpowiedź na pytanie nr 27:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.17. Ogrzewanie, wentylacja i klimatyzacja, ppkt. 17.2.1.2. na następującą:

„17.2.1.2. Autobus dwuczłonowy – minimalna moc chłodzenia 36 kW”.



BKM-I.271.20.2017

**Pytanie nr 28:**

**Pytanie 17.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.17. Ogrzewanie, wentylacja i klimatyzacja, ppkt. 17.2.1.3.

Czy Zamawiający dopuści stosowany w naszych autobusach konwektorowo-nawiewny system ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, którego konstrukcja ogranicza emitowanie hałasu?

**Odpowiedź na pytanie nr 28:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.17. Ogrzewanie, wentylacja i klimatyzacja, ppkt. 17.2.1.3. na następującą:

„17.2.1.3. System ogrzewania wnętrza zapewniający równomierne ogrzewanie przestrzeni autobusu, o konstrukcji ograniczającej emitowany hałas.

**Pytanie nr 29:**

**Pytanie 18.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.17. Ogrzewanie, wentylacja i klimatyzacja, ppkt. 17.3.1 oraz 17.3.3.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie zapewniające sterowanie układu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji kabiny kierowcy, w tym nadmuch ciepłego powietrza na nogi kierowcy, spełniające wszystkie wymagania Zamawiającego, będzie realizowane z zastosowaniem tzw. „FrontBox-u” lub dodatkowej nagrzewnicy?

**Odpowiedź na pytanie nr 29:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmiany.

**Pytanie nr 30:**

**Pytanie 19.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.18. nadwozie autobusu, ppkt. 18.3.1

Czy Zamawiający dopuści lusterka zewnętrzne ogrzewane, sterowane elektrycznie ze stanowiska kierowcy, których rozmieszczenie i sposób mocowania zapewniają kierowcy pełne pole widzenia (bez strefy „martwej”), spełniające pozostałe wymagania Zamawiającego, gdzie jednocześnie prawe lustro zewnętrzne ma możliwość jego składania na przednią szybę autobusu?



BKM-I.271.20.2017

**Odpowiedź na pytanie nr 30:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ, Pkt.18, ppkt. 18.3.1 i treść załącznika nr 7 do SIWZ, Pkt.18, ppkt. 18.3.1 na następującą:

„18.3.1. Lusterka zewnętrzne ogrzewane i regulowane elektrycznie, rozmieszczenie i sposób ich mocowania zapewniający kierowcy pełne pole widzenia (bez strefy „martwej”), mocowane na wsporniku, odejmowalne - mocowane np.: na tzw. jaskółczy ogon, zapewniające widoczność wzdłuż osi pojazdu, o dużym polu widzenia. Dopuszcza się podział prawego lusterka na dwa wkłady o różnym polu widzenia. Dopuszcza się możliwość składania lusterka na przednią szybę autobusu.

**Pytanie nr 31:**

**Pytanie 20.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.19. Układ elektryczny, ppkt. 19.1.6.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym dodatkowy lub dodatkowe akumulatory do urządzeń peryferyjnych zostaną stabilnie zabudowane w miejscu zapewniającym łatwy i bardzo praktyczny do nich dostęp?

**Odpowiedź na pytanie nr 31:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.19. Układ elektryczny, ppkt. 19.1.6. i treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.19. Układ elektryczny, ppkt. 19.1.6. na następującą:

„19.1.6. wyposażony w dodatkowy akumulator (akumulatory) do urządzeń peryferyjnych zamontowane w wysuwanej obudowie lub zabudowane w inny sposób zapewniający łatwy do nich dostęp”;

**Pytanie nr 32:**

**Pytanie 21.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.19. Układ elektryczny, ppkt. 19.4.1.

Czy Zamawiający dopuści wykonanie świateł w innej technologii niż LED, kierunkowskazów przednich, świateł przeciwmgielnych tylnych i świateł cofania?

**Odpowiedź na pytanie nr 32:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.19. Układ elektryczny, ppkt. 19.4.1. i treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.19. Układ elektryczny, ppkt. 19.4.1. na następującą:

„19.4.1. Światła do jazdy dziennej, światła obrysowe, kierunkowskazów, przeciwmgielne tylne, światła cofania i inne wykonane w technologii LED lub innej.”

**Pytanie nr 33:**

**Pytanie 22.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.19. Układ elektryczny, ppkt. 19.4.5.



BKM-I.271.20.2017

Czy Zamawiający uzna za zgodne z wymaganiami SIWZ zastosowanie systemu świateł przednich pojazdu, z użyciem reflektorów o rozbudowanej optyce świateł mijania, zapewniających bardzo dobrą widoczność poboczy i obszaru bezpośrednio przed pojazdem, pozwalających na rezygnację ze świateł przeciwmgłowych przednich i zapewniających dobrą widoczność w warunkach jazdy we mgle?

**Odpowiedź na pytanie nr 33:**

Zamawiający pozostawia zapisy bez zmiany.

**Pytanie nr 34:**

**Pytanie 23.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.21. System informacji pasażerskiej, ppkt. 21.3.4.2.2.

Czy zamawiający dopuści w przypadku autobusu dwuczłonowego umieszczenie tablicy przed trzecimi drzwiami, a dokładna jej lokalizacja zostanie uzgodniona z Zamawiającym?

**Odpowiedź na pytanie nr 34:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.21. System informacji pasażerskiej, ppkt. 21.3.4.2.2. na następującą:

„21.3.4.2.2. Druga (w przypadku pojazdu dwuczłonowego) możliwie blisko głośnika emitującego zewnętrzną informację pasażerską w oknie przy trzecich drzwiach. Dokładne miejsce montażu tablic numerowych bocznych powinno zostać uzgodnione z Zamawiającym.”

**Pytanie nr 35:**

**Pytanie 24.**

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.21. System informacji pasażerskiej, ppkt. 21.4.3.3.1.

Czy Zamawiający dopuści zamontowanie wyświetlacza wewnątrz pojazdu po prawej stronie pojazdu w drugiej części okna?

**Odpowiedź na pytanie nr 35:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ, Pkt.21. System informacji pasażerskiej, ppkt. 21.4.3.3.1 i treść załącznika nr 7 do SIWZ, Pkt.21. System informacji pasażerskiej, ppkt. 21.4.3.3.1. na następującą:

„21.4.3.3.1. Pierwszy wyświetlacz zamontowany wewnątrz pojazdu po prawej stronie pojazdu nad oknami w okolicy drugich drzwi w pierwszym członie lub w innym miejscu uzgodnionym z Zamawiającym,”

**Pytanie nr 36:**

**Pytanie 25.**



BKM-I.271.20.2017

Dot. Załącznik nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.21. System informacji pasażerskiej, ppkt. 21.5.2.

Czy Zamawiający dopuści umieszczenie w autobusie jednoczłonowym głośnika zewnętrznego pod autobusem w okolicy pierwszych drzwi, a w przypadku autobusu dwuczłonowego pod autobusem w okolicy pierwszych i drugich drzwi w miejscach przystosowanych do takiej zabudowy? Sposób umieszczenia zapewnia bezawaryjną eksploatację głośników, które zapewniają doskonałą akustykę komunikatów głosowych i bardzo dobrą słyszalność dla pasażerów nie gorszą niż w rozwiązaniu wskazanym przez Zamawiającego.

**Odpowiedź na pytanie nr 36:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.21. System informacji pasażerskiej, ppkt. 21.5.2. na następującą:

„21.5.2. Do emisji zewnętrznych zapowiedzi dźwiękowych w przypadku autobusu jednoczłonowego powinien służyć dodatkowy głośnik umieszczony na zewnątrz autobusu w pobliżu nad lub pod drugimi drzwiami wejściowymi, w przypadku autobusu dwuczłonowego powinny być dwa głośniki zewnętrzne: w pobliżu nad lub pod drugimi i trzecimi drzwiami. Głośniki powinny emitować komunikat podający numer linii i kierunek jazdy lub przystanek końcowy. Głośniki powinny być odporne na warunki atmosferyczne m.in. takie jak: śnieg, deszcz lub niska temperatura. Dodatkowo w przypadku głośników umieszczonych na zewnątrz pojazdu Wykonawca powinien zastosować dodatkowe wytłumienie obudowy tak aby zminimalizować poziom słyszalności we wnętrzu pojazdu zewnętrznego komunikatu dźwiękowego.”

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.21. System informacji pasażerskiej, ppkt. 21.5.2. na następującą:

„21.5.2. Do emisji zewnętrznych zapowiedzi dźwiękowych powinien służyć dodatkowy głośnik umieszczony na zewnątrz autobusu w pobliżu nad lub pod drugimi drzwiami wejściowymi. Głośnik powinien emitować komunikat podający numer linii i kierunek jazdy lub przystanek końcowy. Głośnik odporny na warunki atmosferyczne m.in. takie jak: śnieg, deszcz lub niska temperatura. Dodatkowo w przypadku głośników umieszczonych na zewnątrz pojazdu Wykonawca powinien zastosować dodatkowe wytłumienie obudowy tak aby zminimalizować poziom słyszalności we wnętrzu pojazdu zewnętrznego komunikatu dźwiękowego.”

**Pytanie nr 37:**

**Pytanie 26.**

Dot. SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.21. Opis kryteriów i sposobu oceny ofert, Część I, Kryterium T.10

Z wieloletniego doświadczenia w budowie autobusów miejskich wynika, że rozwiązanie gdzie szyba przednia jest dzielona na część górną, dolną oraz dwie części boczne, w porównaniu z wcześniej stosowaną przez nas szybą przednią dzieloną w połowie listwą pionową jest rozwiązaniem korzystniejszym pod względem ekonomicznym i ergonomicznym.

Technologicznie szyby wykonane są bez zagięć, dzięki czemu są tańsze dla użytkownika jako części



BKM-I.271.20.2017

zamienne. Wymiana takich szyb, ze względu na łatwość oczyszczania oraz przygotowania i klejenia powierzchni ich osadzenia w karoserii (gniazdo szyby), zapewnia łatwą i szybką wymianę gwarantując minimalizację kosztów roboczogodziny.

Rozwiązanie takie zapewnia również pod względem ergonomicznym lepszą widoczność dla kierowcy, a dolna część szyby posiada naklejoną specjalną folię ochronną, która zapobiega powstawaniu odprysków na szybie.

Nie bez znaczenia dla widoczności i bezpieczeństwa, jest także powierzchnia i jakość oczyszczania szyby przez wycieraczki w przypadku szyby czołowej, nie przedzielonej pionową listwą lub słupkiem.

Z uwagi na powyższe prosimy, aby rozwiązanie gdzie szyba przednia jest dzielona na część górną, dolną oraz dwie części boczne było rozwiązaniem, jakie Zamawiający uzna co najmniej za równoważne i przyzna taką samą ilość punktów.

**Odpowiedź na pytanie nr 37:**

Zamawiający pozostawia kryteria ocen bez zmiany.

**Pytania od nr 38 do 44 dotyczące załącznika nr 7 do SIWZ.**

**Pytanie nr 38:**

1. W rozdziale 5 podpunkt 5. Zamawiający zapisał:

„Siedzenia dostępne z poziomu niskiej podłogi mocowane do ściany.”

Specyficzna konstrukcja pojazdu hybrydowego wymusza zabudowywanie wielu komponentów pojazdu w podłodze. Dlatego prosimy o potwierdzenie, że siedzenia pasażerskie dostępne z niskiej podłogi, które są umieszczone na takich podestach (gdzie podest stanowi podstawę siedzenia z niskiej podłogi) spełniają wymagania Zamawiającego.

**Odpowiedź na pytanie nr 38:**

Odpowiedź Zamawiającego tożsama z odpowiedzią na pytanie nr 16.

**Pytanie nr 39:**

2. W rozdziale 7 podpunkt 7.3 Zamawiający zapisał:

„Pulpit kierowcy, miejsce pracy kierowcy typu FAP+ ze zintegrowanym ciekłokrystalicznym, kolorowym wyświetlaczem, o przekątnej ekranu nie mniejszej niż 12 cali i rozdzielczości wyświetlacza minimum 1440x540 pikseli, informującym w dynamiczny sposób o stanie technicznym pojazdu oraz informacji o stanie pojazdu lub równoważny, przez rozwiązanie równoważne należy rozumieć pulpit kierowcy o nie gorszych parametrach w zakresie:



BKM-I.271.20.2017

1. Ergonomii pracy kierowcy poprzez regulację położenia kolumny kierownicy wraz z tablicą wskaźników w płaszczyźnie poziomej i pionowej.
2. Możliwości wymiany pojedynczych klawiszy bez konieczności wymiany całego modułu,
3. Umieszczenia z prawej strony kolumny kierowniczej ręcznej dźwigni retardera
4. Wskazywania na wyświetlaczu konsoli kierowcy poprzez wybór opcji lub w trybie ciągłym:
5. stanu paliwa,
6. temperatury zewnętrznej powietrza,
7. temperatury płynu chłodzącego,
8. stanu płynu Ad-Blue,
9. średniego i chwilowego zużycia paliwa”

Jako wiodący producent pojazdów hybrydowych prosimy o dopuszczenie fabrycznych rozwiązań stosowanych w naszych pojazdach:

1. z mniejszym, bardziej energooszczędnym ekranem,
2. Pulpitem który przedstawia dane stanu paliwa, temperatury płynu chłodzącego, stanu płynu Ad-Blue na wyświetlaczu lub poprzez wskaźniki analogowe
3. Pulpitu z regulacją położenia koła kierownicy w dwóch płaszczyznach niezależnie od tablicy wskaźników.

Takie rozwiązanie sprawdziło się w tysiącach sprzedanych pojazdów i możemy zagwarantować jego najwyższe walory użytkowe.

**Odpowiedź na pytanie nr 39**

Odpowiedź Zamawiającego tożsama z odpowiedzią na pytanie nr 23.

**Pytanie nr 40:**

3. W rozdziale 17 Zamawiający wymaga napędu układu klimatyzacji napędzanego z silnika głównego pojazdu. Ze względu na specyfikę konstrukcji pojazdu hybrydowego prosimy o dopuszczenie układu napędzanego elektrycznie. Układy pojazdu hybrydowego bazują na napędzie elektrycznym, aby zmaksymalizować ekologiczność rozwiązań oraz w pełni wykorzystać energię traconą w pojeździe z napędem dieslowskim. Ponadto, zdecydowana większość producentów pojazdów hybrydowych używa napędu elektrycznego klimatyzacji, więc pozwoli to Zamawiającemu na zwiększenie ilości potencjalnych wykonawców, mogących przystępować do postępowania.

**Odpowiedź na pytanie nr 40:**

Odpowiedź Zamawiającego tożsama z odpowiedzią na pytanie nr 9.



BKM-I.271.20.2017

**Pytanie nr 41:**

4. Również w rozdziale 17 Zamawiający wymaga użycia czynnika R134a do napędu klimatyzacji. Prosimy o dopuszczenie również czynnika R407c. W układach klimatyzacji napędzanych elektrycznie taki czynnik pozwala efektywniej wykorzystać możliwości chłodzące urządzenia.

**Odpowiedź na pytanie nr 41:**

Odpowiedź Zamawiającego tożsama z odpowiedzią na pytanie nr 9.

**Pytanie nr 42:**

5. W rozdziale 17 podpunkt 17.2.1.1. Zamawiający wymaga zainstalowania układu klimatyzacji o mocy 27kW. Prosimy o dopuszczenie rozwiązania o mocy 24kW. Wynika to ze specyfiki pojazdu hybrydowego. Klimatyzacja pojazdu napędzana jest elektrycznie dlatego ma niższą moc, jednocześnie zachowując wymaganą wydajność – potwierdzają to nasze pojazdy eksploatowane na całym świecie, również gorących strefach klimatycznych.

**Odpowiedź na pytanie nr 42:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.17.2.1.1 na następującą:  
„17.2.1.1. minimalna moc chłodzenia 24 kW”

**Pytanie nr 43:**

6. W podpunkcie 17.3.1 Zamawiający wymaga zainstalowania odrębnego urządzenia klimatyzującego o napędzie elektrycznym przeznaczonego dla kierowcy. Prosimy o dopuszczenie rozwiązania polegającego na klimatyzowaniu kabiny kierowcy przez niezależnie sterowany nawiew do kabiny kierowcy z niezależną regulacją temperatury dla kierowcy zasilany powietrzem z głównego układu klimatyzacji. Znajdujące się na dachu pojazdu nie pozostawiają miejsca na zamontowanie dodatkowego klimatyzatora kierowcy. Jednocześnie gwarantujemy, że proponowane przez nas rozwiązanie jest bardzo efektywne i pozwala utrzymać żadaną temperaturę w kabinie kierowcy oraz w przestrzeni pasażerskiej.

**Odpowiedź na pytanie nr 43:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.17.3.1 na następującą:





BKM-I.271.20.2017

„17.3.1. Niezależny system klimatyzacji stanowiska pracy kierowcy, realizowany poprzez odrębny klimatyzator o napędzie elektrycznym o mocy 3-8 kW, zapewniający utrzymanie temperatury do 25 °C latem. Dopuszczalne jest rozwiązanie polegające na klimatyzowaniu kabiny kierowcy przez niezależnie sterowany nawiew do kabiny kierowcy z niezależną regulacją temperatury dla kierowcy zasilany powietrzem z głównego układu klimatyzacji.”

**Pytanie nr 44:**

7. W podpunkcie 18.4 Zamawiający wymaga zainstalowania uchwytów na chorągiewki. Prosimy o podanie średnicy wewnętrznej uchwytów wymaganych przez Zamawiającego,

**Odpowiedź na pytanie 44:**

Zamawiający działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp zmienia treść załącznika nr 6 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.18.4 i treść załącznika nr 7 do SIWZ BKM-I.271.20.2017, Pkt.18.4 na następującą:

„18.4. Wykonawca zamontuje uchwyty na chorągiewki na bocznych powierzchniach autobusu, w przedniej, górnej części autobusu z lewej i prawej strony. Średnica wewnętrzna uchwytów powinna wynosić 16 mm, z wkręcaną śrubą, spełniającą funkcję przytrzymania chorągiewki o mniejszej średnicy.”

**Pytanie nr 45:**

8. W podpunkcie 21.5.2. Zamawiający wymaga zainstalowania głośnika zewnętrznego umieszczonego na dachu pojazdu. Prosimy o dopuszczenie rozwiązania głośnika umieszczonego pod pojazdem. Takie rozwiązanie zapewni doskonałą słyszalność komunikatów na przystanku, zmniejszając zanieczyszczenie hałasem przestrzeni wokół przystanków.

**Odpowiedź na pytanie nr 45:**

Odpowiedź Zamawiającego tożsama z odpowiedzią na pytanie nr 36.

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA

Adam Borowki