



BPW.271.08.2017

URZĄD MIASTA LESZNA
Biuro Projektów Współfinansowanych
ul. Księcia Józefa Poniatowskiego 11
64-100 Leszno, tel./fax 65 520 62 16

Leszno, dnia 22 grudnia 2017 roku

Zestaw pytań i odpowiedzi nr 2
Modyfikacja Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia nr 3
ZMIANA TERMINU SKŁADANIA OFERT

Dot.: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „Zakup niskoemisyjnego taboru dla transportu publicznego w Lesznie”.

- I. Na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych (t.j.Dz. U. z 2017r., poz. 1579 ze zm.) Zamawiający – Miasto Leszno, prowadzący postępowanie Urząd Miasta Leszno Biuro Projektów Współfinansowanych informuje, iż w w/w postępowaniu przetargowym wpłynęły pytania do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, na które udzielono następujących odpowiedzi:

Pytanie nr 1:

Prosimy o wyjaśnienie zapisu ppkt. „g” tj Wymagany ten sam producent systemu ogrzewania i klimatyzacji.

Czy pod pojęciem „ogrzewanie” zamawiający rozumie ogrzewanie elektryczne (bojler na ciepłą wodę) czy ogrzewanie Diesla, konwektory grzewcze przyściennie, ogrzewania podfotelowe z dmuchawą i oczywiście sterownik który steruje ogrzewaniem, czy te wszystkie elementy wchodzące w skład systemu ogrzewania mają pochodzić od tego samego producenta – tak stanowi w naszym rozumieniu zapis w SIWZ.

Podtrzymujemy, że jest to niezgodne z zasadą zdrowej konkurencji i zapis ten preferuje jednego dostawcę nie rozumiemy powodów tego zapisu.

Klimatyzacja i ogrzewanie powinny ze sobą współpracować w celu zapewnienia odpowiedniej temperatury w autobusie a nie jest konieczne aby pochodziły od tego samego producenta skoro sterownik, który obsługuje powyższe urządzenia pochodzi od innego producenta dodatkowo inne elementy systemu ogrzewania pochodzą od innych producentów.

Wykorzystywane elementy w klimatyzatorze i ogrzewaniu są różne.

Dodatkowo we wcześniejszym ppkt „f” opisane jest m.in. że podczas pracy klimatyzacji system ogrzewania musi być wyłączony (zapis ten potwierdza, że klimatyzator i ogrzewanie nie musi pochodzić od tego samego producenta).

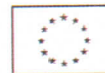
Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wymagany jest ten sam producent ogrzewania i klimatyzacji pod kątem zgodności producenta klimatyzacji i producenta niezależnego agregatu grzewczego, zasilanego paliwem płynnym (olejem napędowym). Wymóg ten nie dotyczy urządzeń przesyłowych.

Pytanie nr 2

Zamawiający w zestawie pytań i odpowiedzi nr 1 z dnia 4 grudnia 2017, w odpowiedzi nr 46 wprowadził zmianę do § 6 ust. 3 wzoru umowy (załączniku nr 7 do SIWZ), zrównując okres rękojmi z okresem gwarancji:

„3. Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na przedmiot zamówienia określony w §1 na okres 36 miesięcy, z zastrzeżeniem, że:



1) gwarancja jakości dla autobusów elektrycznych wynosi 36 miesięcy (bez limitu przebiegu), za wyjątkiem gwarancji jakości na:

- a) szkielet nadwozia i podwozia – wynosi 144 miesiące,
- b) szczelność okien – wynosi 144 miesiące,
- c) powłoki lakiernicze – wynosi 60 miesięcy,
- d) magazyn/magazyny energii elektrycznej – wynosi 84 miesiące.⁵

2) gwarancja jakości dla wyposażenia autobusów elektrycznych tj.: sterowniki tablic i kasowników, elektroniczne tablice kierunkowe, radioodtwarzacz, opony, akumulatory – wg obowiązujących gwarancji fabrycznych poszczególnych producentów.

Okres gwarancji i rękojmi rozpoczyna się z dniem podpisania przez Zamawiającego Protokołu odbioru końcowego. **Okres rękojmi jest równy okresowi udzielonej gwarancji.**"

Zrównanie przez Zamawiającego okresu rękojmi z okresem udzielonej gwarancji w rezultacie skutkuje udzieleniem przez Wykonawcę rękojmi na okres minimum 144 miesięcy, a także pozostawieniem na tak długi okres zabezpieczenia należytego wykonania umowy w zakresie roszczeń z tytułu rękojmi za wady.

Prosimy o wprowadzenie zmiany do § 6 ust. 3 wzoru umowy (załącznika nr 7 do SIWZ), tak aby okres rękojmi wynosił zgodnie z Kodeksem Cywilnym 2 lata lub był równy tylko okresowi gwarancji jakości dla autobusów elektrycznych wymienionej w § 6 ust. 3 pkt.1 tj. minimalna gwarancja jakości dla autobusów elektrycznych wynosi 36 miesięcy (bez limitu przebiegu), **z wyłączeniem podpunktów od „a” do „d”.**

Zrównanie okresu rękojmi z okresem gwarancji jakości na 144 miesiące jest całkowicie niestandardowe

i praktycznie nie występuje na rynku. Wykonawca zaznacza, że wyższy poziom okresu rękojmi przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem. Pozostawienie 30% zabezpieczenia należytego wykonania umowy, na okres rękojmi w wysokości 144 miesiące, również wpływa na podwyższenie ceny oferowanych autobusów, jako, że składka za wystawienie takiej gwarancji ubezpieczeniowej jest kalkulowana w cenę pojazdu. W konsekwencji z pewnością dojdzie do podwyższenia kwoty za realizację zamówienia i może spowodować to przekroczenie kwoty jaką Zamawiający zamierza przeznaczyć na realizację zamówienia.

Należy również dodać, że z doświadczenia wykonawcy polskie towarzystwa ubezpieczeniowe nie zgadzają się na wystawienie zabezpieczenia należytego wykonania umowy na okres z tytułu rękojmi równy 144 miesiącom. Standardowo czas na jaki wystawiane są dokumenty gwarancji ubezpieczeniowych to maksymalnie 5 lat.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że długość okresu rękojmi dla autobusu elektrycznego oraz wszystkich elementów wskazanych w § 6 ust.3 pkt.1) lit. a)-d) będzie równa okresowi udzielonej gwarancji na autobus elektryczny.

Zamawiający dokonuje zmiany zapisów §6 ust. 3 umowy w sposób następujący:

Było:

„3. Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na przedmiot zamówienia określony w §1 na okres 36 miesięcy¹, z zastrzeżeniem, że:

- 1) gwarancja jakości dla autobusów elektrycznych wynosi 36 miesięcy (bez limitu przebiegu), za wyjątkiem gwarancji jakości na:
 - a) szkielet nadwozia i podwozia – wynosi 144 miesiące,
 - b) szczelność okien – wynosi 144 miesiące,
 - c) powłoki lakiernicze – wynosi 60 miesięcy,
 - d) magazyn/magazyny energii elektrycznej – wynosi 84 miesiące.²

¹ Okres gwarancji zostanie zmodyfikowany o ilość miesięcy wskazaną przez Wykonawcę w ofercie, w ramach kryterium „Wydłużony okres Gwarancji Jakości”.



2) gwarancja jakości dla wyposażenia autobusów elektrycznych tj.: sterowniki tablic i kasowników, elektroniczne tablice kierunkowe, radioodtworacz, opony, akumulatory – wg obowiązujących gwarancji fabrycznych poszczególnych producentów.

Okres gwarancji i rękojmi rozpoczyna się z dniem podpisania przez Zamawiającego Protokołu odbioru końcowego. Okres rękojmi jest równy okresowi udzielonej gwarancji.”

Jest:

„3. Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na przedmiot zamówienia określony w §1 na okres 36 miesięcy³, z zastrzeżeniem, że:

1) gwarancja jakości dla autobusów elektrycznych wynosi 36 miesięcy (bez limitu przebiegu), za wyjątkiem gwarancji jakości na:

- a) szkielet nadwozia i podwozia – wynosi 144 miesiące,
- b) szczelność okien – wynosi 144 miesiące,
- c) powłoki lakiernicze – wynosi 60 miesięcy,
- d) magazyn/magazyny energii elektrycznej – wynosi 84 miesiące.⁴

2) gwarancja jakości dla wyposażenia autobusów elektrycznych tj.: sterowniki tablic i kasowników, elektroniczne tablice kierunkowe, radioodtworacz, opony, akumulatory – wg obowiązujących gwarancji fabrycznych poszczególnych producentów.

Okres gwarancji i rękojmi rozpoczyna się z dniem podpisania przez Zamawiającego Protokołu odbioru końcowego. Okres rękojmi dla autobusu elektrycznego oraz wszystkich elementów wskazanych w § 6 ust.3 pkt.1) lit. a)-d) będzie równy okresowi udzielonej gwarancji na autobus elektryczny.”

Pytanie nr 3

Zamawiający w zestawie pytań i odpowiedzi nr 1 z dnia 4 grudnia 2017, w odpowiedzi nr 48 pisze:

„Zabezpieczenie powinno obejmować okres wykonania zamówienia oraz okres, gdy zamawiającemu przysługują roszczenia z tytułu rękojmi za wady i gwarancji przedmiotu zamówienia. Jeżeli zamawiającemu z tytułu wykonania przedmiotu zamówienia przysługuje od wykonawcy rękojmia lub udzielona została gwarancja jakości przedmiotu zamówienia, zamawiający nie musi zwracać całości zabezpieczenia po wykonaniu zamówienia. **Może pozostawić zabezpieczenie roszczenia z tytułu rękojmi za wady lub gwarancji jakości, które nie może przekraczać 30% wysokości zabezpieczenia.**”

Zgodnie z art. 151 ustawy Prawo Zamówień Publicznych (dalej: PZP) Zamawiający może pozostawić kwotę na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady a nie gwarancji jakości. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający będzie zwracał zabezpieczenia należytego wykonania umowy zgodnie

z art. 151 ustawy PZP.

Art. 151.

1. Zamawiający zwraca zabezpieczenie w terminie 30 dni od dnia wykonania zamówienia i uznania przez zamawiającego za należyte wykonane.

2. Kwota pozostawiona na zabezpieczenie roszczeń z tytułu rękojmi za wady nie może przekraczać 30% wysokości zabezpieczenia.

3. Kwota, o której mowa w ust. 2, jest zwracana nie później niż w 15. dniu po upływie okresu rękojmi za wady.

Odpowiedź:

2 Okres gwarancji zostanie zmodyfikowany o ilość miesięcy wskazaną przez Wykonawcę w ofercie, w ramach kryterium „Wydłużony okres Gwarancji Jakości ”

3 Okres gwarancji zostanie zmodyfikowany o ilość miesięcy wskazaną przez Wykonawcę w ofercie, w ramach kryterium „Wydłużony okres Gwarancji Jakości ”.

4 Okres gwarancji zostanie zmodyfikowany o ilość miesięcy wskazaną przez Wykonawcę w ofercie, w ramach kryterium „Wydłużony okres Gwarancji Jakości ”



Zamawiający zwróci zabezpieczenie należytego wykonania umowy, zgodnie z art.151 ustawy Pzp, wynika to z zapisów § 10 ust. 2 i 5 umowy.

Zamawiający dokonuje zmiany zapisów § 10 ust. 3 umowy w sposób następujący:

Było:

„3. W przypadku nienależytego wykonania zamówienia lub nie usunięcia wad przedmiotu umowy, ewentualnych odszkodowań, kar umownych i kosztów zastępczego usunięcia wad i usterek zabezpieczenie wraz z powstałymi odsetkami staje się własnością Zamawiającego i będzie wykorzystywane do zgodnego z umową wykonania przedmiotu umowy oraz do pokrycia roszczeń z tytułu rękojmi za wady lub gwarancji jakości.”

Jest:

„3. W przypadku nienależytego wykonania zamówienia lub nie usunięcia wad przedmiotu umowy, ewentualnych odszkodowań, kar umownych i kosztów zastępczego usunięcia wad i usterek zabezpieczenie wraz z powstałymi odsetkami staje się własnością Zamawiającego i będzie wykorzystywane do zgodnego z umową wykonania przedmiotu umowy oraz do pokrycia roszczeń z tytułu rękojmi za wady.”

Pytanie nr 4

Zwracamy się z prośbą o przedłużenie terminu składania i otwarcia ofert co najmniej do dnia 9 stycznia 2018 r. Jest to czas potrzebny na dokonanie ponownej analizy dokumentacji przetargowej, w tym udzielonych odpowiedzi i wyjaśnień do SIWZ, projektów w zakresie robót budowlanych a także zmienionych kalkulacji cenowych od podwykonawców i dostawców.

Przedłużenie terminu składania ofert pozowali wykonawcom na bardziej dokładne przygotowanie się do postępowania co w rezultacie przełoży się na uzyskanie przez Zamawiającego bezbłędnych i konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź:

Zamawiający przedłuży termin składania i otwarcia ofert do dnia 9 stycznia 2018r.

Pytanie nr 5

Zamawiający w punkcie 7.2 załącznika nr 8 do SIWZ pisze:

„Autobus musi umożliwić szybkie ładowanie, aby proces ładowania trwający 10 minut umożliwił dostarczenie ilości energii wystarczającej na przebieg co najmniej 25 km za pomocą zamontowanego na dachu autobusu pantografu **o mocy ładowania co najmniej 200 kW** bez wpływu na skrócenie czasu trwałości akumulatorów”

Zamawiający w punkcie 9.9 załącznika nr 8 do SIWZ pisze:

„aby proces ładowania trwający 10 minut umożliwił dostarczenie ilości energii wystarczającej na przebieg co najmniej 25 km za pomocą zamontowanego na dachu autobusu pantografu **o mocy ładowania 200 kW** bez wpływu na skrócenie czasu trwałości akumulatorów, superkondensatorów lub innych magazynów energii”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zamontowany na dachu autobusu pantograf o mocy ładowania **co najmniej 200 kW**.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zamontowanie na dachu autobusu pantografu o mocy ładowania co najmniej 200 kW.

Pytanie nr 6

Zamawiający w Rozdziale 2 SIWZ pkt. 2.3.f) wymaga od automatycznego systemu szybkiego ładowania znamionowej mocy wyjściowej 200 kW. Czy Zamawiający zgodzi się na możliwość zaferowania automatycznego systemu szybkiego ładowania o mocy wyjściowej do 240 kW?



Odpowiedź:

Zamawiający zgadza się na możliwość zaoferowania automatycznego systemu szybkiego ładowania o mocy wyjściowej co najmniej 200 kW do 230 kW.

Pytanie nr 7

Zamawiający w punkcie 14.5.g załącznika nr 8 do SIWZ pisze:

„wymagany ten sam producent systemu ogrzewania i klimatyzacji,”

Zamawiający w punkcie 12.1 załącznika nr 8 do SIWZ pisze:

„Elektryczne, wodne, wysokowydajne ogrzewanie wspomagane dodatkowo agregatem grzewczym, o którym mowa w pkt.3) realizowane przez:

(...)

3) Podłączony do układu chłodzenia, niezależny agregat grzewczy, zasilany paliwem płynnym (olejem napędowym) ze zbiornika paliwa o pojemności nie mniejszej niż 30 litrów.”

Prosimy o potwierdzenie, że wymagany jest ten sam producent ogrzewania i klimatyzacji pod kątem zgodności producenta klimatyzacji i producenta niezależnego agregatu grzewczego, zasilanego paliwem płynnym (olejem napędowym).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wymagany jest ten sam producent ogrzewania i klimatyzacji pod kątem zgodności producenta klimatyzacji i producenta niezależnego agregatu grzewczego, zasilanego paliwem płynnym (olejem napędowym). Wymóg ten nie dotyczy urządzeń przesyłowych.

Pytanie nr 8

Zamawiający w punkcie 23.1) załącznika nr 8 do SIWZ pisze:

„Konstrukcja fotela oraz górny uchwyt wykonane z odlewów aluminium, oparcie i siedzisko wykonane z kompozytu w kolorze RAL 7040. Uchwyt górny i elementy aluminium w kolorze RAL 9006”

Czy Zamawiający zgodzi się na możliwość zaoferowania siedzeń, których konstrukcja fotela oraz górny uchwyt wykonane są z tworzywa sztucznego?

Odpowiedź:

Zamawiający wyraża zgodę na możliwość zaoferowania siedzeń, których konstrukcja fotela oraz górny uchwyt wykonane są z aluminium lub z tworzywa sztucznego.

Pytanie nr 9

W wyniku analizy tekstu SIWZ stwierdzamy, iż pewne fragmenty tychże zostały zapisane w sposób mogący sugerować celowe ograniczenie oferentów. Są to:

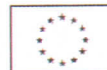
1. W poz. 3 tabeli specyfikacji technicznej jest zapis określający wymóg zastosowania asynchronicznego silnika trakcyjnego w wysokiej sprawności.

Taki zapis eliminuje rozwiązania z nowocześniejszym silnikiem synchronicznym, który zapewnia większą sprawność niż te z silnikiem asynchronicznym.

2. W poz. 9 pkt9) tabeli w OPZ jest sformułowany wymóg dotyczący efektywności ładowania pantografowego:

9) aby proces ładowania trwający 10 minut umożliwił dostarczenie ilości energii wystarczającej na przebieg co najmniej 25 km za pomocą zamontowanego na dachu autobusu pantografu poprzez ładowarkę o mocy ładowania 200kW bez wpływu na skrócenie czasu trwałości akumulatorów, superkondensatorów lub innych magazynów energii.

Z czego wynika moc ładowania, skoro nieznane jest zapotrzebowanie mocy na określony przebieg.



3. W poz.23 tabeli OPZ: Siedzenia pasażerskie, napisane są bardzo szczegółowe wymagania dotyczące materiałów foteli pasażerskich:

...4) Wymagane jest spełnienie normy ECE R118, aneks 6,7,8,9 (dla elementów składowych fotela) potwierdzone certyfikatami,

5) Tkanina na poszycia tapicerskie siedzeń: mieszanka 70% poliester, 30% wełna; spełniająca normę palności: Dyrektywa 95/28/EG, Regulacja ECE-R118-2, gęstość splotu 590g/m²(+/- 50g), grubość 3,2 mm (+/-0,4), odporność na rozciąganie/N (zgodnie z normą DIN EN ISO 13934-1): wątek >/700, osnowa >700, odporność na rozrywanie wg normy DIN EN ISO 13937-3: wątek >/-30,osnowa>/-30..

Z drugiej strony w pkt 1.4. SIWZ zapisano: W celu potwierdzenia, że oferowane dostawy odpowiadają wymaganiom, określonym przez Zamawiającego w niniejszym SIWZ, żąda się złożenia m.in. następujących dokumentów:

...Aktualną homologację EWG pojazdu odnośnie palności materiałów użytych wewnątrz konstrukcji autobusu i wyposażenia wnętrza pojazdu, uzyskanej zgodnie z warunkami określonymi w Dyrektywie 95/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995r. lub w Regulaminie nr 118 EKG ONZ („Jednolite przepisy techniczne dotyczące palności materiałów używanych w konstrukcji niektórych kategorii pojazdów samochodowych oraz ich odporności na działanie paliw lub smarów”).

Wykonawcy mogą zaoferować fotele pasażerskie spełniające wszystkie w/w wymagania, ale w stosunku do stosowanych przez siebie materiałów. Jednak mogą nie być w stanie, w terminie składania ofert, przygotować stosownych certyfikatów dla tak specyficznych materiałów stosowanych do budowy fotela wymienionych w SIWZ.

4. W kryterium: jakość produktu, jest premiowane dodatkowymi punktami, posiadanie dokumentów, potwierdzających spełnienie wymagań regulaminów homologacyjnych (nie obowiązkowych dla autobusu miejskiego):

-reg.29 – wytrzymałość kabiny kierowcy,

-reg.66 – wytrzymałość nadwozia autobusu przy przewróceniu na bok.

5. W kryterium: parametry techniczne w tabeli w punkcie 4 premiowane 20 punktami jest: „Wykonanie poszycia bocznego w sposób umożliwiający segmentową wymianę elementów bez konieczności późniejszego klejenia, zgrzewania, nitowania lub spawania na całej wysokości licząc od dolnej krawędzi autobusu do podszybia”.

Może to być powodem do eliminacji producentów nie stosujących powyższej technologii.

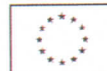
6. W podsumowaniu kosztów mających wpływ na ocenę ceny i jednocześnie osiągnięcie dobrego efektu ekonomicznego nie uwzględniono kosztów eksploatacyjnych, które w tego rodzaju pojazdach są znacznie większe niż przy autobusach o napędzie spalinowym. Brak również wyliczenia spodziewanego efektu ekologicznego.

7. Wpisywanie niektórych danych technicznych może doprowadzić do sytuacji, iż staną się one powodem wykonania zamówienia składającego się z elementów (np. magazynu energii), które będą miały wpływ na znaczne zwiększenie kosztów eksploatacyjnych.

Naszym zdaniem do składania ofert powinna zostać dopuszczona jak najszersza grupa oferentów, a wybór w takim układzie może okazać się znacznie korzystniejszy dla miasta Leszna.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dokonał ponownej analizy treści siwz i stwierdził, że nie zachodzi naruszenie zasady konkurencyjności, gdyż zapisy siwz określają wyraźne wymagania Zamawiającego w stosunku do przedmiotu zamówienia.



Ad. 1

Silnik asynchroniczny, który co prawda jest konstrukcją starszą od silnika synchronicznego, to jednak pod wieloma względami jest silnikiem, który przewyższa silnik synchroniczny. Zastosowanie silnika asynchronicznego pozwala na łatwe ruszanie, przyspieszanie i poruszanie się pojazdu ze zmienną prędkością, przy jednoczesnym zminimalizowaniu strat energii. Silnik asynchroniczny może pracować jako generator podczas hamowania pojazdu zasilając w ten sposób zasobnik energii – jest to proces rekuperacji energii. Jest to cecha bardzo ważna i pożądana w komunikacji miejskiej z uwagi na częste hamowanie będące skutkiem krótkich odległości pomiędzy przystankami oraz częstych postojów na skrzyżowaniach. Hamowanie silnikiem asynchronicznym znacznie zmniejsza zużycie standardowych hamulców mechanicznych, wydłużając ich żywotność. Ponadto silnik asynchroniczny jest prostszy w budowie i pozwala na wymianę części we własnym zakresie, co będzie miało wpływ na koszty eksploatacji po zakończeniu okresu gwarancji. Naprawa silnika synchronicznego z reguły sprowadza się do jego wymiany.

Według stanu wiedzy Zamawiającego wszyscy producenci autobusów mają w swojej ofercie silniki asynchroniczne. Na rynku jest również wielu producentów silników asynchronicznych i dostęp do tego produktu jest powszechny na rynku motoryzacyjnym.

Mając powyższe na uwadze Zamawiający podtrzymuje wymagania zastosowania asynchronicznego silnika trakcyjnego o wysokiej sprawności.

Ad. 2

Autobusy elektryczne będą ładowane w dwojaki sposób: poprzez złącze plug-in oraz za pomocą pantografu. Za pomocą złącza plug-in autobusy będą ładowane na terenie zajezdni z ładowarek stacjonarnych i będzie to tak zwane ładowanie wolne, z reguły prowadzone w godzinach nocnych po zjeździe autobusu z linii. Czas ładowania zależy od zastosowanej baterii i używanej ładowarki. Standardowy czas ładowania nocnego jednego autobusu wynosi od 4 do 6 godzin. Ładowanie pantografowe będzie ładowaniem okazjonalnym prowadzonym w trakcie wymiany pasażerów podczas postoju autobusu na pętli autobusowej przy ul. Rejtana. Moc ładowarek zlokalizowanych na terenie zajezdni MZK będzie wynosiła 40 lub 80 kW, natomiast moc pantografu na pętli wynosić będzie co najmniej 200 kW.

Przebieg pojazdu uzależniony jest od wielkości magazynu energii. Od samego początku Zamawiającemu zależało na autobusach wyposażonych w baterie o dużej pojemności, umożliwiające takie wykonanie pracy przewozowej, które nie będzie wymagało korzystania z zastępstwa drugiego autobusu. Zaplanowane przez Zamawiającego baterie o pojemności 240 kWh mają umożliwić przejechanie dystansu co najmniej 160 km, co w warunkach leszczyńskich pozwoli na wykonanie wszystkich kursówek objętych programem autobusu elektrycznego /kursówki to poszczególne brygady związane z obsługą linii/, których całodzienny przebieg waha się od 135 do 245 km. Celem ograniczenia zjazdów autobusów na zajezdnię w przypadku linii nr 2 i nr 6 zaproponowano zastosowanie ładowania za pomocą pantografu, który ma umożliwić w ciągu dnia (w zależności od zapotrzebowania) co najmniej dwukrotne doładowanie magazynu energii. Zamawiający stawiając wymogi dotyczące ładowania pantografowego miał na uwadze konieczność ograniczenia ilości cykli do niezbędnego minimum, gdyż ma to istotny wpływ na żywotność baterii. Aby wyrównać ilość cykli autobusy elektryczne rotacyjnie będą planowane na linii, gdzie nie będzie potrzeby szybkiego doładowania ze względu na mniejszy całodzienny przebieg.

Mając powyższe na uwadze Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące ładowania pantografowego.

Ad. 3

Zamawiającemu zależy, aby dostarczony autobus spełniał najwyższe standardy bezpieczeństwa. Akumulatory nagrzewają się, co może spowodować ich zapalenie, a nawet ich eksplozję. Wymaga się zatem odpowiednich zabezpieczeń i użycia materiałów bezpiecznych do budowy takiego autobusu. Między innymi tkanina używana do poszycia siedzeń pasażerskich także musi spełniać dyrektywę palności. Ważne są zatem dla Zamawiającego aktualne homologacje odnośnie palności materiałów, konstrukcji autobusu i wyposażenia wnętrza.

Wymagana jest aktualna homologacja EWG pojazdu odnośnie palności materiałów użytych wewnątrz konstrukcji autobusu i wyposażenia wnętrza pojazdu, uzyskana zgodnie z warunkami określonymi w Dyrektywie 95/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. lub w Regulaminie nr 118 EKG ONZ. Posiadanie tej homologacji dowodzi, że elementy pojazdów są zatwierdzane pod kątem ich podatności na ogień, gdzie brane są pod uwagę wskaźniki horyzontalnego i wertykalnego rozprzestrzeniania się ognia oraz podatności na topnienie. Elementy otrzymują od uprawnionej jednostki numery zatwierdzające, stanowiące dowód na spełnienie wymogów w zakresie palności i prawidłowości procesu produkcyjnego. Rozporządzenie ma zastosowanie do pojazdów wykorzystywanych do transportu osób (ponad 8 miejsc), o masie przekraczającej 5 ton. Tkanina zanim zostanie dopuszczona do zastosowania w pojazdach użytkowych jest testowana z innymi elementami siedzenia za pomocą drewnianych stosów różnych rozmiarów. Całość jest oceniana pod kątem palności, czasu wygaśnięcia płomieni. Na rynku występuje kilku producentów tkanin, którzy stosowne certyfikaty posiadają.

Mając powyższe na uwadze Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące siedzeń pasażerskich.
Ad. 4

Zamawiający potwierdza, że posiadanie certyfikatu potwierdzającego spełnienie regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji typu pojazdu w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego - nie jest wymagane. Jednakże z uwagi na bezpieczeństwo kierowcy jest to dokument, za którego posiadanie Zamawiający będzie przyznawał Wykonawcy dodatkowe punkty. Podobnie jest z certyfikatem potwierdzającym spełnienie wymogów homologacji typu pojazdu w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 (EKG ONZ)). Również w tym przypadku przepisy nie wymagają aby autobusy komunikacji miejskiej spełniały ten obowiązek. Z uwagi na bezpieczeństwo przewożonych osób Zamawiający przyznaje punkty za spełnienie dla komunikacji miejskiej Regulaminu nr 66, który jest obowiązkowy dla przewozów międzymiastowych.

Mając powyższe na uwadze Zamawiający podtrzymuje sposób oceny w kryterium „Jakość produktu”.

Ad. 5

Wykonanie poszycia bocznego w formie paneli umożliwiających łatwą i szybką wymianę, jest bardzo istotną cechą mającą znaczny wpływ na eksploatację pojazdu. W przypadku uszkodzenia autobusu, np. w wyniku kolizji, takie poszycie umożliwi natychmiastową wymianę paneli i ponowne skierowanie autobusu do obsługi linii. Takie rozwiązanie przyniesie wymierne korzyści ekonomiczne - Autobus elektryczny jest drogim pojazdem i należy ograniczyć do minimum czas jego postoju na zajezdni i oczekiwanie na naprawę.

Mając powyższe na uwadze Zamawiający podtrzymuje sposób oceny w kryterium „Parametry techniczne”.

Ad. 6 i 7

Koszty bieżącej eksploatacji autobusów elektrycznych w stosunku do pojazdów z napędem spalinowym są niższe i to dowiodły badania prowadzone na przykładzie Warszawy (MZA) i Krakowa (MPK S.A.), które dysponują największą flotą autobusów elektrycznych. Decydując się na zakup autobusów elektrycznych przesłanki ekologiczne wydają się oczywiste – celem wprowadzenia autobusów z napędem elektrycznym jest zmniejszenie lokalnej emisji spalin oraz poziomu hałasu. Przesłanki ekologiczne silnie wiążą się z przesłankami społecznymi. Podejmowanie takich działań skutkuje także zwiększaniem akceptacji społecznej do restrykcji wobec motoryzacji indywidualnej.

Wraz z wprowadzeniem do eksploatacji autobusów elektrycznych zwiększa się prestiż miasta oraz wzrasta jakość usług transportu miejskiego postrzegana przez jego mieszkańców. W perspektywie kilku najbliższych lat autobusy elektryczne staną się podstawą oferty przewozowej komunikacji miejskiej i wizytówką w większości polskich miast.



Mając powyższe na uwadze Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ dotyczące wymagań stawianych przedmiotowi zamówienia oraz sposobu oceniania ofert. Zamawiający informuje, że przygotował i prowadzi postępowanie o udzielenie niniejszego zamówienia publicznego w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości.

II. MODYFIKACJA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA:

Zamawiający działając zgodnie z art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1579 ze zm.) informuje, iż dokonuje modyfikacji treści SIWZ w następujący sposób:

1. W Rozdziale 2 SIWZ

Zmianie ulega zapis pkt. 2.3. lit.f)

Było:

„f) znamionowa moc wyjściowa 200 kW.”

Jest:

„f) znamionowa moc wyjściowa co najmniej 200 kW do 230 kW.”

2. W Załączniku nr 7 do SIWZ

Zmianie ulega treść § 6 ust. 3 umowy w sposób następujący:

Było:

„3. Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na przedmiot zamówienia określony w §1 na okres 36 miesięcy⁵, z zastrzeżeniem, że:

1) gwarancja jakości dla autobusów elektrycznych wynosi 36 miesięcy (bez limitu przebiegu), za wyjątkiem gwarancji jakości na:

a) szkielet nadwozia i podwozia – wynosi 144 miesiące,

b) szczelność okien – wynosi 144 miesiące,

c) powłoki lakiernicze – wynosi 60 miesięcy,

d) magazyn/magazyny energii elektrycznej – wynosi 84 miesiące.⁶

2) gwarancja jakości dla wyposażenia autobusów elektrycznych tj.: sterowniki tablic i kasowników, elektroniczne tablice kierunkowe, radioodtwarzacz, opony, akumulatory – wg obowiązujących gwarancji fabrycznych poszczególnych producentów.

Okres gwarancji i rękojmi rozpoczyna się z dniem podpisania przez Zamawiającego Protokołu odbioru końcowego. Okres rękojmi jest równy okresowi udzielonej gwarancji.”

Jest:

„3. Wykonawca udziela Zamawiającemu gwarancji jakości na przedmiot zamówienia określony w §1 na okres 36 miesięcy⁷, z zastrzeżeniem, że:

1) gwarancja jakości dla autobusów elektrycznych wynosi 36 miesięcy (bez limitu przebiegu), za wyjątkiem gwarancji jakości na:

⁵ Okres gwarancji zostanie zmodyfikowany o ilość miesięcy wskazaną przez Wykonawcę w ofercie, w ramach kryterium „Wydłużony okres Gwarancji Jakości ”.

⁶ Okres gwarancji zostanie zmodyfikowany o ilość miesięcy wskazaną przez Wykonawcę w ofercie, w ramach kryterium „Wydłużony okres Gwarancji Jakości ”.

⁷ Okres gwarancji zostanie zmodyfikowany o ilość miesięcy wskazaną przez Wykonawcę w ofercie, w ramach kryterium „Wydłużony okres Gwarancji Jakości ”.



- a) szkielet nadwozia i podwozia – wynosi 144 miesiące,
- b) szczelność okien – wynosi 144 miesiące,
- c) powłoki lakiernicze – wynosi 60 miesięcy,
- d) magazyn/magazyny energii elektrycznej – wynosi 84 miesiące.⁸

2) gwarancja jakości dla wyposażenia autobusów elektrycznych tj.: sterowniki tablic i kasowników, elektroniczne tablice kierunkowe, radioodtwarzacz, opony, akumulatory – wg obowiązujących gwarancji fabrycznych poszczególnych producentów.

Okres gwarancji i rękojmi rozpoczyna się z dniem podpisania przez Zamawiającego Protokołu odbioru końcowego. Okres rękojmi dla autobusu elektrycznego oraz wszystkich elementów wskazanych w § 6 ust.3 pkt.1) lit. a)-d) będzie równy okresowi udzielonej gwarancji na autobus elektryczny .”

Zmianie ulega treść § 10 ust. 3 umowy w sposób następujący:

Było:

„3. W przypadku nienależytego wykonania zamówienia lub nie usunięcia wad przedmiotu umowy, ewentualnych odszkodowań, kar umownych i kosztów zastępczego usunięcia wad i usterek zabezpieczenie wraz z powstałymi odsetkami staje się własnością Zamawiającego i będzie wykorzystywane do zgodnego z umową wykonania przedmiotu umowy oraz do pokrycia roszczeń z tytułu rękojmi za wady lub gwarancji jakości.”

Jest:

„3. W przypadku nienależytego wykonania zamówienia lub nie usunięcia wad przedmiotu umowy, ewentualnych odszkodowań, kar umownych i kosztów zastępczego usunięcia wad i usterek zabezpieczenie wraz z powstałymi odsetkami staje się własnością Zamawiającego i będzie wykorzystywane do zgodnego z umową wykonania przedmiotu umowy oraz do pokrycia roszczeń z tytułu rękojmi za wady.”

3. W załączniku nr 8 do SIWZ:

Rozdział D

Zmianie ulega treść pkt 9 ppkt.9)

Było:

„9) aby proces ładowania trwający 10 minut umożliwił dostarczenie ilości energii wystarczającej na przebieg co najmniej 25 km za pomocą zamontowanego na dachu autobusu pantografu o mocy ładowania 200 kW bez wpływu na skrócenie czasu trwałości akumulatorów, superkondensatorów lub innych magazynów energii.”

Jest:

„9) aby proces ładowania trwający 10 minut umożliwił dostarczenie ilości energii wystarczającej na przebieg co najmniej 25 km za pomocą zamontowanego na dachu autobusu pantografu o mocy ładowania co najmniej 200 kW bez wpływu na skrócenie czasu trwałości akumulatorów, superkondensatorów lub innych magazynów energii.”

⁸ Okres gwarancji zostanie zmodyfikowany o ilość miesięcy wskazaną przez Wykonawcę w ofercie, w ramach kryterium „Wydłużony okres Gwarancji Jakości ”



Zmianie ulega treść pkt 23 ppkt.1:

Było:

„1) Konstrukcja fotela oraz górny uchwyt wykonane z odlewów aluminium, oparcie i siedzisko wykonane z kompozytu w kolorze RAL 7040. Uchwyt górny i elementy aluminium w kolorze RAL 9006.”

Jest:

„ 1) Konstrukcja fotela oraz górny uchwyt wykonane z odlewów aluminium lub tworzywa sztucznego, oparcie i siedzisko wykonane z kompozytu w kolorze RAL 7040. Uchwyt górny i elementy wykonane z aluminium lub tworzywa sztucznego w kolorze RAL 9006.”

III. ZMIANA TERMINU SKŁADANIA OFERT:

W następstwie dokonanej modyfikacji Zamawiający Miasto Leszno, działając na podstawie art. 12a ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1579 ze zm.) informuje, iż przedłuża termin składania ofert do **dnia 09.01.2018 r.** do godz. 10:00. Otwarcie ofert odbędzie się **dnia 09.01.2018 r.** o godzinie 10:30

Pozostałe zapisy Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia pozostają bez zmian.

Zamawiający informuje, że pytania oraz udzielone odpowiedzi stają się integralną częścią Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia i będą wiążące przy składaniu ofert.

KIEROWNIK
Biuro Projektów Współfinansowanych

Margorzata Lakomy