

Cieszyn, 19 maja 2025 r.

**ZPIF.271.1.7.2025**

### **Wyjaśnienia do SWZ**

dotyczy: postępowania nr ZPIF.271.7.2025 o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem jest **Dostawa sześciu autobusów elektrycznych**.

Działając w oparciu o art. 284 ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r., poz. 1320), zamawiający przekazuje treść zapytania wraz z wyjaśnieniem:

#### **Pytanie 1.**

Zamawiający w SWZ napisał:

*Podkryterium „Konstrukcja zderzaków” (p9)*

*zderzak przedni i tylni dzielone na trzy części w pionie (prawy i lewy narożnik oraz część środkową) – 5 pkt,*

*pozostałe przypadki – 0 pkt.*

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie z części punktowanej zapisu o zderzaku tylnym. Praktyka pokazuje, że w przypadku kolizji (najczęściej w skutek najechania na tył przez inny pojazd) lub wycofaniu autobusem w inny obiekt, zderzak tylny i tak jest w całości do wymiany, gdyż uszkodzone zostają także elementy kratownicy, która nigdy nie jest dzielona i powodują pęknięcie wszystkich nawet dzielonych elementów.

Ponadto, w takim przypadku zderzak niedzielony będzie zdecydowanie tańszy od dzielonego, jako że jest to typowe rozwiązanie.

#### **Odpowiedź:**

Warunkiem przyznania punktów w ramach podkryterium „Konstrukcja zderzaków” jest to, aby zderzak nie obejmował całej szerokości autobusu, przy czym Zamawiający nie precyzuje, jakiej szerokości mają mieć poszczególne elementy. Zamawiającemu oczekuje, że każda część była elementem wymiennym.

W celu uszczegółowienia warunków przyznania punktacji w ramach podkryterium „Konstrukcja zderzaków” (p9) **Zamawiający dokonuje zmianę treści SWZ.**

#### **Pytanie 2.**

Zamawiający w załączniku nr 2 do SWZ w pkt. 10 napisał:

*"Pochylnia dla wózków inwalidzkich powinna spełniać następujące wymagania:*

- działa jedynie w przypadku, gdy autobus jest unieruchomiony,*
- wysuwanie i chowanie pochylni ręcznie z wnętrza pojazdu albo mechanicznie,*
- szerokość pochylni co najmniej 80 cm, nachylenie pochylni wysuniętej lub rozłożonej na krawężniku o wysokości 150 mm nie może przekraczać 12%,*
- pochylnia działa w sposób bezpieczny z obciążeniem równym min. 300 kg,*

*Pochylnia gotowa do użytku, o długości przekraczającej 120 cm, powinna być wyposażona w urządzenie zapobiegające zjeżdżaniu wózka na boki."*

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie rampy najazdowej, rozkładanej ręcznie, umiejscowionej w świetle drzwi drugich o następujących wymiarach: długość min. 90 cm, nachyleniu nie przekraczającemu 12% podczas rozłożonej rampy na krawężniku o wysokości 150 mm oraz bez urządzenia zapobiegającego zjeżdżaniu wózka na bok.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że wymóg zastosowania urządzeń zapobiegających zjeżdżaniu wózka na boki wymagany jest tylko w przypadku pochylni, która w pozycji gotowej do użytku posiada długość większą niż 120 cm. Dopuszczenie rozwiązania o wnioskowanej treści skutkowałoby możliwością zastosowania pochylni o długości większej niż 120 cm bez wymaganych urządzeń zapobiegających zjeżdżaniu wózka na boki, co byłoby niezgodne z Dyrektywą 2001/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 listopada 2001 r. odnoszącą się do przepisów szczególnych dotyczących pojazdów wykorzystywanych do przewozu pasażerów i mających więcej niż osiem siedzeń poza siedzeniem kierowcy oraz zmieniająca dyrektywy 70/156/EWG i 97/27/WE. **Zamawiający nie zmienia treści OPZ.**

**Pytanie 3.**

- a. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie obowiązywania poszczególnych gwarancji, Wykonawca jest zobowiązany do wykonywania na swój koszt wszystkich czynności obsługowych, diagnostycznych, regulacyjnych, kalibracyjnych, legalizacyjnych i konserwacyjnych (ochrona przed korozją) przewidywanych w instrukcji (harmonogramie) obsługi autobusu, w tym również dostarczenia wszystkich niezbędnych do wykonywania tych czynności materiałów eksploatacyjnych (w tym: płynów, olejów, filtrów, materiałów konserwacyjnych i lakierniczych itp.).

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że w okresie gwarancji wszystkie czynności oraz materiały eksploatacyjne niezbędne do ich wykonywania będą realizowane na koszt Wykonawcy, za wyjątkiem czynności obsługowych objętych autoryzacją, które będą wykonywane we własnym zakresie przez Operatora.

- b. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas, której nie jest wymagana wymiana części, tj. tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że wymagane usługi okresowe objęte autoryzacją będą wykonywane we własnym zakresie przez Operatora oraz na jego koszt, a koszty usług okresowych nieobjętych autoryzacją ponosi Wykonawca.

- c. Prosimy o potwierdzenie, że obsługę codzienną podczas, której nie jest wymagana wymiana części Zamawiający będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że wymagane usługi codzienne objęte autoryzacją będą wykonywane przez Operatora we własnym zakresie oraz na swój koszt.

- d. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający posiada zaplecze techniczne wyposażone w uniwersalne narzędzia potrzebne do obsługi zamówionych autobusów, tj. narzędzia dostępne na rynku, poza siecią sprzedaży producenta.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie może udzielić odpowiedzi na tak sformułowane pytanie, ponieważ Wykonawca nie sprecyzował, o jakie narzędzia pyta. W pkt 35 OPZ Zamawiający wskazał, jakie narzędzia i o jakich funkcjonalnościach Wykonawca ma doposażyć Operatora zgodnie z pkt 34.2 OPZ.

- e. **W przypadku, gdy Zamawiający posiada narzędzia specjalistyczne, to czy zgodzi się na doposażenie go w brakujące narzędzia (specjalistyczne)?**

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie może udzielić odpowiedzi na tak sformułowane pytanie, ponieważ Wykonawca nie sprecyzował o jakie narzędzia specjalistyczne pyta. Zamawiający zakłada, że narzędzia specjalistyczne dedykowane do napraw i obsługi oferowanych autobusów w ramach autoryzacji zostaną dostarczone przez Wykonawcę. W pkt 35 OPZ Zamawiający wskazał, jakie narzędzia i o jakich funkcjonalnościach Wykonawca ma doposażyć Operatora zgodnie z pkt 34.2 OPZ.

**Pytanie 4:**

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobus będący przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebiegu w km

**Odpowiedź:**

Prędkość handlowa:

linia nr 5 – 20[km/h],  
linia nr 10 – 21[km/h],  
linia nr 11 – 17[km/h],  
linia nr 20 – 19[km/h],  
linia nr 22 – 22[km/h],  
linia nr 30 – 26[km/h],  
linia nr 32 – 27[km/h],  
linia nr 40 – 20[km/h],  
linia nr 41 – 25[km/h],  
linia nr 50 – 19[km/h],

Planowany dzienny przebieg autobusu – 250 [km],

Planowany średni roczny przebieg autobusu – 60 000 [km]

**Pytanie 5:**

Dot.: Załącznika nr 2 do SWZ,

## Specyfikacja techniczna autobusów oraz jego wyposażenia

### Pkt. 1 – Wymiary zewnętrzne i pojemność autobusu

- *Długość całkowita – do 10m*

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie oferowanych autobusów o długości: 10,62 m.

#### **Odpowiedź:**

Z uwagi na topografię Cieszyna i parametry techniczne ulic, na których będą użytkowane przedmiotowe autobusy, Zamawiający nie zgadza się na dopuszczenie autobusów o długości powyżej 10 m. Parametr ten został określony na podstawie analiz użytkowanego obecnie taboru Operatora. **Zamawiający nie zmienia treści OPZ.**

#### **Pytanie 6:**

*Dot.: Załącznika nr 2 do SWZ,*

## Specyfikacja techniczna autobusów oraz jego wyposażenia

### Pkt. 17 Układ zawieszenia

- *Punkty smarne zawieszenia wyposażone w centralny punkt smarny (osobny dla przedniego i tylnego zawieszenia) wyprowadzony do klapy bocznej lub w przedniej części pojazdu, jeżeli zawieszenie wymaga smarowania.*

**Zwracamy się z uprzejmą prośbą o dopuszczenie do postępowania oferowanych przez nas autobusów, wyposażonych w automatyczny układ centralnego smarowania.**

Rozwiązanie to stanowi element powszechnie stosowanego wyposażenia w nowoczesnych pojazdach komunikacji miejskiej i jest zgodne z wymogami eksploatacyjnymi przewidzianymi dla autobusów niskopodłogowych. Automatyczny układ centralnego smarowania zapewnia optymalną pracę podzespołów ruchomych, zmniejsza ryzyko awarii, wydłuża okres eksploatacji elementów układu jezdnego oraz obniża koszty serwisowe w całym cyklu życia pojazdu.

Mając na uwadze powyższe, wnosimy o uznanie tego rozwiązania za równoważne względem zapisów specyfikacji dotyczących systemów smarowania.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na dopuszczenie zastosowania w autobusach automatycznego układu centralnego smarowania. **Zamawiający nie zmienia treści OPZ.**

#### **Pytanie 7:**

*Dot.: Załącznika nr 2 do SWZ,*

## Specyfikacja techniczna autobusów oraz jego wyposażenia

### Pkt. 22 Układy drzwiowe

- *Dwoje drzwi w układzie 1-2-0 umieszczone po prawej stronie autobusu, pierwsze usytuowane w przedniej części autobusu, drugie (tzw. drzwi główne), przystosowane do korzystania przez pasażerów poruszających się na wózkach*

– w środkowej części autobusu. Wszystkie drzwi otwierane pneumatycznie. W skrzyniach napędu drzwi oraz na zewnątrz pojazdu po jednym zaworze bezpieczeństwa. Szerokość wejścia przez drzwi – dwuskrzydłowe min. 1200 mm, jednoskrzydłowe min. 720 mm. Obsługa drzwi elektropneumatyczna, oddzielna dla każdych drzwi. Wszystkie drzwi muszą być wyposażone w system ochrony pasażera przed ściśnięciem przy zamykaniu oraz blokadę niezamierzonego ruchu drzwi po otwarciu zaworu bezpieczeństwa. Zamykanie drzwi poprzedzone musi być sygnałem dźwiękowym i świetlnym. Drzwi autobusu, za wyjątkiem drzwi przednich ryglowane kluczem czworokątnym. Drzwi przednie zamykane na zamek patentowy. Szyba pierwszych drzwi podgrzewana elektrycznie lub podwójna. Wysokość stopnia (powierzchni podłogi) od ziemi, po uruchomieniu funkcji przykłąku, nie może przekraczać 27 cm. Na zewnątrz w obrębie każdych drzwi lampa oświetlająca przestrzeń przed wejściem do autobusu zamontowana tak, aby nie oślepiała kierowcy. Lampy włączane automatycznie po otwarciu drzwi przy włączonych światłach mijania. Zapalają się tylko lampy przy drzwiach, które się otwierają.

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści rozwiązanie z zastosowaniem drzwi z napędem oraz sterowaniem elektrycznym w układzie : 1 + 2 + 0

- dla wersji 10,62 m (MIDI)

- **szerokość drzwi nr I wynosi 900 mm**, drzwi jednoskrzydłowe , otwierane na zewnątrz ( odskokowo-przesuwne )
- **szerokość drzwi nr II wynosi 1200 mm**, drzwi dwuskrzydłowe, otwierane na zewnątrz ( odskokowo-przesuwne )

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, czy Zamawiający może zrezygnować z rozwiązania zastosowania oświetlenia zewnętrznego zamontowanego nad drzwiami i dopuści rozwiązanie z zastosowaniem listwy LED montowanej pod progiem wejściowym każdych drzwi?

Mając na uwadze powyższe, wnosimy o uznanie tego rozwiązania za równoważne względem zapisów specyfikacji dotyczących układu drzwi, ich napędu, sterowania oraz oświetlenia.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający podtrzymuje wymagania dotyczące układu drzwiowego. Podane szerokości wejścia są określone jako minimalne, wobec czego proponowane szerokości spełniają zapisy OPZ. Zamawiający nie dopuszcza drzwi z napędem elektrycznym i oświetlenia pod progiem każdych drzwi. **Zamawiający nie zmienia treści OPZ.**

#### **Pytanie 8:**

*Dot.: Załącznika nr 2 do SWZ,*

*Specyfikacja techniczna autobusów oraz jego wyposażenia*

##### *Pkt. 26 Klimatyzacja*

- Klimatyzacja dwustrefowa przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy zamontowana na dachu w kompaktowej obudowie o mocy minimum 18 kW. Czynniki chłodnicze R134a lub CO2. Klimatyzacja kabiny kierowcy, klimatyzowana poprzez

*klimatyzację przestrzeni pasażerskiej poprzez zastosowanie dodatkowych nawiewów. Klimatyzacja musi posiadać funkcję grzania dachowego oraz być wyposażona w sterownik umożliwiający utrzymanie stałej temperatury we wnętrzu pojazdu regulowaną w minimalnym zakresie od 18 do 22 stopni Celsjusza, załączaną ze zintegrowanego panelu w kabinie kierowcy.*

*Zamawiający dopuszcza zastosowanie niezależnego klimatyzatora dla kabiny kierowcy przy zachowaniu pozostałych parametrów określonych powyżej i pod warunkiem zastosowania w obu klimatyzatorach tego samego środka chłodniczego.*

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza zastosowanie układu klimatyzacji działającego autonomicznie, z wykorzystaniem pompy ciepła, jako rozwiązania równoważnego.

Oferowany system automatycznie reguluje temperaturę w przestrzeni pasażerskiej — zarówno w trybie ogrzewania, jak i chłodzenia — utrzymując jej stały, zadany poziom. Układ zapewnia wysoką efektywność energetyczną, ogranicza występowanie szczytowego zużycia energii oraz gwarantuje komfort termiczny pasażerów.

System opiera swoje działanie na pomiarze temperatury wewnętrznej i zewnętrznej, na podstawie, którego dostosowuje warunki wewnętrzne zgodnie z charakterystyką określoną w normie VDV 236.

W związku z powyższym wnosimy o potwierdzenie, że rozwiązanie to może zostać uznane za równoważne w świetle wymagań określonych w dokumentacji przetargowej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie układu klimatyzacji działającego autonomicznie, z wykorzystaniem pompy ciepła, jako rozwiązania równoważnego, przy czym wymagane jest zachowanie zakresu regulacji temperatury i deklarowanego przebiegu niezależnie od zadanej temperatury wewnątrz autobusu. **Na tę okoliczność Zamawiający dokonuje zmiany OPZ.**