Tczew, dnia 04.02.2022 r.

ZUK.271.3.16.2021.14

**Dotyczy postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na: Świadczenie usług przewozowych transportu zbiorowego dla potrzeb komunikacji miejskiej w Tczewie w latach 2023 – 2033.**

Do Zamawiającego wpłynęły pisemne zapytania od Wykonawcy dotyczące przedmiotowego postępowania. Poniżej przedstawiam ich treść wraz z udzielonymi przez Zamawiającego odpowiedziami.

**Pytanie nr 1**

Proszę o zawarcie we wzorze umowy oraz w SWZ informacji, że cały koszt funkcjonowania systemu FALA jest kosztem Zamawiającego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że cały koszt funkcjonowania systemu „Fala” jest kosztem Zamawiającego.

**Pytanie nr 2**

Jeżeli Zamawiający odmawia umieszczenia zapisu z pyt. 1 proszę o załączenie wzoru rzeczywistej umowy potencjalnego Wykonawcy ze spółką Innobaltica w zakresie wdrożenia, utrzymania, ubezpieczenia, serwisowania urządzeń oraz całego systemu FALA.

**Odpowiedź:**

Odpowiedź udzielono na pytanie nr 1.

**Pytanie nr 3**

Wg wiedzy pytającego okres trwałości projektu FALA mija w latach 2028-2030. Zakres świadczonych przewozów w ramach prowadzonego postępowania wykracza poza ten okres (lata 2030-2033). Proszę o wskazanie zapisów w umowie kto w tym czasie poniesie koszt ubezpieczenia, gwarancji, serwisowania, demontażu urządzeń, etc.

**Odpowiedź:**

Okres powierzenia Spółce InnoBaltica części zadań własnych Gminy Miejskiej Tczew upływa w dniu 30.09.2028 r. Jednakże zakłada się, że po 2028 r. System będzie nadal funkcjonował, a InnoBaltica Sp. z o.o. będzie nadal nim administrowała na analogicznych zasadach, co w okresie powierzenia.

**Pytanie nr 4**

Kto świadczyć będzie usługi reklamacyjne dot. działania systemu FALA? Czy usługi reklamacyjne będą świadczone nieodpłatnie dla Zamawiającego lub Wykonawcy?

**Odpowiedź:**

InnoBaltica Sp. z o.o. będzie podmiotem właściwym do rozpoznawania reklamacji związanych z:

* błędnie/nieprawidłowo naliczonymi należnościami z tytułu umowy przewozu,
* niemożności skorzystania z Systemu FALA (niesprawne urządzenie, odmowa check-in itp.),

przy czym – obowiązek ten będzie wykonywany wyłącznie wobec tych pasażerów, którzy przynajmniej usiłowali skorzystać z Systemu FALA (weryfikacja na podstawie danych z urządzenia).

Reklamacje dotyczące:

* wykonywania umowy przewozu,
* korzystania z innych kanałów dystrybucji uprawnień przejazdowych (poza Systemem FALA),

nie będą pozostawały w gestii Spółki InnoBaltica.

**Pytanie nr 5**

W jakim terminie będzie realizowany przelew na konto Wykonawcy z tytułu pobranych opłat z zastosowaniem systemu FALA? Pytający precyzuje, że chodzi o czas od momentu wejścia do pojazdu przez podróżnego do faktycznego zaksięgowania środków na koncie Wykonawcy (przychód z biletów stanowi bowiem zgodnie z SWZ przychód Wykonawcy).

**Odpowiedź:**

Przelew na konto Wykonawcy będzie wykonywany raz na dobę (po zamknięciu doby).

**Pytanie nr 6**

Jaki czas przewiduje (kto z kim podpisuje umowę) na serwis urządzeń systemu FALA (w tym także drukarki i walidatorów)? Jaki jest maksymalny czas usunięcia usterki zgłoszonej przez Wykonawcę spółce Innobaltica? Czy w tym czasie niesprawności systemu FALA kary umowne będą naliczane na Wykonawcę (w czasie całego okresu trwania Zamówienia objętego postępowaniem – także w latach 2028-2033)?

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje naliczania kar umownych w powyższym zakresie.

Zamawiający nie posiada wiedzy w jakim czasie będzie przewidziany serwis urządzeń systemu Fala.

W chwili obecnej Zamawiający negocjuje umowę ze Spółką InnoBaltica odnośnie powyższych kwestii.

**Pytanie nr 7**

Kto dostarczy rolki (papier termiczny) do urządzenia drukującego instalowanego w pojazdach? Czy rolki będą dystrybuowane – jeśli tak, przez kogo w czasie trwania całego okresu zamówienia. Jakie są wymiary tych rolek? Jaki jest koszt jednostkowy zakupu takiej rolki (1 sztuka netto) jeśli Wykonawca powinien zapewnić je we własnym zakresie i kto będzie ich dostawcą dla Wykonawcy na terenie kraju?

**Odpowiedź:**

Wykonawca we własnym zakresie, na swój koszt zakupi rolki (papier termiczny). Na obecną chwilę nie jest znany koszt jednostkowy zakupu 1 rolki.

**Pytanie nr 8**

Kto ponosi koszt wypożyczenia urządzeń dla kontrolerów biletów od spółki Innobaltcia – czy urządzenia kontrolerskie zostaną wypożyczone Wykonawcy nieodpłatnie? Jeżeli nie – proszę załączyć wzór umowy ze spółką Innobaltica wskazujący na odpowiedzialność materialną oraz wysokość kosztu najmu urządzeń.

**Odpowiedź:**

Narzędziem umożliwiającym przeprowadzenie kontroli posiadanych przez pasażera uprawnień do korzystania z usług transportowych jest „Terminal Kontrolera”. Od strony technicznej, terminal ten wyposażony jest w:

* czytnik kodu QR oraz kodów AZTEC, umożliwiający odczyt kodów zgodnych z normą ISO/IEC 24778:2008 oraz ISO/IEC 18004:2015 lub równoważną,
* czytnik bezstykowy NFC umożliwiający odczyt kart NFC lub innych nośników identyfikacji zgodnych z ISO/IEC 14443, w tym kart EMV,
* modem GSM pozwalający na połączenie z systemem FALA,
* wbudowane oprogramowanie.

W ramach Systemu FALA zostanie dostarczona aplikacja do walidacji biletów przez kontrolerów. Aplikacja będzie instalowana na urządzeniach dostarczonych przez Spółkę InnoBaltica (POS mobilny z funkcją kontrolerską i POS kierowcy), urządzenia te będą pełnić funkcję „Terminala Kontrolera”.

Sprzęt/narzędzie zostanie udostępnione wykonawcy nieodpłatnie.

**Pytanie nr 9**

Kto ponosi wszelkie koszty związane z wyprodukowaniem, wydaniem i dystrybucją Karty Mieszkańca?

**Odpowiedź:**

Wszelkie koszty związane z Kartą Mieszkańca ponosi Zamawiający.

**Pytanie nr 10**

Czy oprócz czytników i kasowników spółki Innobaltica należy wyposażyć autobusy w inne czytniki kart np. czytniki i kasowniki pobierające opłatę z Karty Mieszkańca? Jaki system powinien obsługiwać te karty. Proszę o załączenie dokładnej specyfikacji.

**Odpowiedź:**

Oprócz urządzeń służących do walidacji i pobierania opłat w systemie „Fala”, w każdym pojeździe mają zostać umieszczone kasowniki biletów papierowych – elektroniczne, umieszczone w okolicy każdych drzwi: 2 sztuki w autobusach 2-drzwiowych, 3 sztuki w autobusach 3-drzwiowych i 4 sztuki w autobusach 4-drzwiowych.

**Pytanie nr 11**

Czy w związku z mnogością wątpliwości, niejasności i pytań dot. kosztów funkcjonowania i odpowiedzialności z tytułu sprzedaży i emisji biletów przez spółkę Innobaltica – Zamawiający zmieni zapisy SWZ stanowiące o tym, że całkowity przychód ze sprzedaży biletów stanowi wyłączny przychód Zamawiającego, a także, że to Zamawiający odpowiedzialny jest za dystrybucję oraz kontrolę biletów?

**Odpowiedź:**

InnoBaltica Sp. z o.o. nie jest emitentem biletów, jak również nie jest podmiotem odpowiedzialnym za ich sprzedaż/dystrybucję. Spółka InnoBaltica jest odpowiedzialna za wdrożenie systemu poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim oraz systemu jednolitej informacji pasażerskiej, funkcjonującym pod nazwą handlową FALA. W praktyce – spółka InnoBaltica, jako podmiot odpowiedzialny za System FALA, tylko pośredniczy w sprzedaży biletów (poborze opłat za przejazd), nie pobiera też z tego tytułu prowizji.

Zgodnie z § 1 ust. 2 załącznika nr 3 do OPZ wpływy ze sprzedaży biletów w całości stanowić będą przychód Wykonawcy.

Za dystrybucję i kontrolę biletów odpowiedzialny jest Wykonawca.

**Pytanie nr 12**

Jaki jest koszt transmisji danych dla pasażera korzystającego z poboru opłat w systemie FALA? Kto poniesie ten koszt – pasażer czy Wykonawca?

**Odpowiedź:**

Wszelkie koszty związane z wdrożeniem i funkcjonowaniem Systemu FALA będą przedmiotem rozliczeń pomiędzy Spółką a Gminą Miejską Tczew, która powierzyła Spółce wykonywanie części zadań własnych.

**Pytanie nr 13**

Jaka jest wysokość prowizji od sprzedanego biletu w systemie FALA (w pojeździe, w POK)? Kto poniesie koszt tej prowizji: Wykonawca, Zamawiający, czy pasażer?

**Odpowiedź:**

Za sprzedaż biletów za pośrednictwem Systemu FALA nie będą pobierane dodatkowe środki. Sprzedaż biletów będzie prowadzona zgodnie z zasadami przedstawionymi w załączniku nr 3 do OPZ.

**Pytanie nr 14**

Kto zapłaci prowizję dla ajenta oraz poniesie całkowity koszt utrzymania POK oraz urządzeń systemu FALA w POK (w punktach ajencyjnych)?

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, iż prowadzone będą trzy POK-i, gdzie obsługiwany będzie System FALA. Kolejne punkty sprzedaży (gdzie de facto nie zakłada się obsługi kont pasażerskich itp. w szerszym zakresie niż sprzedaż biletów) InnoBaltica Sp. z o.o. musi traktować jako punkty ajencyjne, czyli zaproponować im warunki współpracy jak innym podmiotom zewnętrznym. Aktualnie trwa przygotowywanie zasad współpracy z podmiotami zewnętrznymi w związku z projektem FALA. Poza tym, będzie możliwość dla punktów ajencyjnych, chcących sprzedawać i drukować bilety w ramach Systemu FALA, by punkty te integrowały swoje oprogramowanie z platformą PZUM, z której pobierają odpowiednie dane, a na swoich urządzeniach drukują jednorazowy kod QR.

Prowizję dla ajentów jak i koszty utrzymania POK jako punkty ajencyjne zapłaci Wykonawca.

**Pytanie nr 15**

Kto pokryje różnicę błędnie pobranej należności na niekorzyść Wykonawcy przez urządzenia systemu FALA w przypadku ujawnienia takiego przypadku?

**Odpowiedź:**

Zadaniem podmiotu odpowiedzialnego za budowę systemu PZUM na zlecenie InnoBaltica Sp. z o.o., czyli Asseco Data Systems S.A. jest m.in. pokrywanie należności za transakcje, które nie zostaną prawidłowo rozliczone.

**Pytanie nr 16**

Czy urządzenia systemu FALA przechodzą na własność Wykonawcy?

**Odpowiedź:**

Urządzenia systemu FALA nie przechodzą na własność Wykonawcy. Takie składniki mienia, jak oprogramowanie czy sprzęt, udostępnione przez InnoBaltica Sp. z o.o. operatorom albo organizatorom publicznego transportu zbiorowego, stanowią własność Spółki InnoBaltica.

**Pytanie nr 17**

Czy urządzenia systemu FALA są nieodpłatnie udostępniane Wykonawcy?

**Odpowiedź:**

Zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia, na System FALA składają się: urządzenia walidujące (kasowniki) typu B1 (przy każdych drzwiach wejściowych do pojazdu), kasownik typu (jeden na pojazd) B2 służący do sprzedaży biletów, komputer kierowcy, drukarka w kabinie kierowcy, router i switch. W/w sprzęt/urządzenia będą nieodpłatnie udostępnione Wykonawcy.

**Pytanie nr 18**

Czy urządzenia systemu FALA są nieodpłatnie instalowane w pojazdach Wykonawcy przez spółkę Innobaltica lub inny podmiot? Czy Wykonawca ponosi koszt montażu urządzeń systemu FALA?

**Odpowiedź:**

Nieodpłatną pierwszą instalację urządzeń wykona Asseco Data Systems S.A. Operator musi zapewnić przygotowanie miejsca montażu urządzeń oraz wykonanie instalacji elektrycznej i logicznej dla nowych pojazdów, zgodnie z dokumentacją stanowiącą załącznik nr 3h do Opisu Przedmiotu Zamówienia.

**Pytanie nr 19**

Czy Zamawiający gwarantuje, że wysokość stawek za zatrzymanie środka transportu na przystankach nie wzrośnie w okresie trwania umowy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający gwarantuje wysokość stawek za zatrzymanie się środka transportu na przestankach określonych w Uchwałą nr XLIV/357/2014 Rady Miejskiej w Tczewie - załącznik nr 3d do OPZ.

**Pytanie nr 20**

Proszę o doprecyzowanie zapisu stanowiącego o dzierżawie ładowarki:

3f – dzierżawa ładowarki

1. ponoszenia kosztów okresowych badań technicznych, w tym badań prowadzonych przez Urząd Dozoru Technicznego (pantograf pętla),
2. Dzierżawca zobowiązany jest do zapłaty Wydzierżawiającemu czynszu dzierżawnego w wysokości 8 333,33 zł netto miesięcznie (słownie: osiem tysięcy trzysta trzydzieści trzy złote 33/100) plus podatek VAT, co stanowi 10 250,00 zł brutto miesięcznie (słownie: dziesięć tysięcy dwieście pięćdziesiąt złotych 00/100).

- proszę o wskazanie tych kosztów - okresowych badań technicznych, w tym badań prowadzonych przez UDT (pantograf pętla) dla dokładnie tego urządzenia, które będzie przedmiotem dzierżawy. Proszę o wskazanie czy podpisanie umowy dzierżawy jest konieczne czy obligatoryjne? Pytający poddaje w wątpliwość zasadność podpisania takiej umowy w przypadku, gdy zapewni ciągłość pracy eksploatacyjnej pojazdami elektrycznymi ładowanymi podczas ich noclegu lub postoju w zajezdni (bazie własnej). Czy konieczność podpisania tej umowy nie przekracza uprawnień wynikających z PZP dot. Zamówienia niniejszej usługi?

**Odpowiedź:**

Koszt okresowych badań technicznych, w tym badań przeprowadzanych przez UDT nie jest znany obecnie Zamawiającemu, a podpisanie umowy jest wymagane, gdyż ilość planowanych kilometrów do wykonania przez autobusy eKN i eSN będą wymagały doładowań w trakcie wykonywania bieżących zadań przewozowych.

**Pytanie nr 21**

Proszę o skorygowanie zapisu kar umownych stanowiących o:

1. za brak sprawnych urządzeń walidujących (czytników/kasowników) przy wyjeździe z zajezdni lub gdy powstała usterka urządzeń walidujących (czytników/kasowników) nie została usunięta po jej zgłoszeniu Wykonawcy w ciągu 180 minut od jej stwierdzenia – 30-krotność ceny biletu jednorazowego papierowego ważnego na liniach zwykłych według obowiązującej taryfy,
2. za brak możliwości sprzedaży biletu papierowego przez kierowcę z komputera kierowcy za pośrednictwem drukarki przy wyjeździe z zajezdni lub gdy powstała usterka nie została usunięta po jej zgłoszeniu Wykonawcy w ciągu 180 min od jej stwierdzenia – 20-krotność ceny biletu jednorazowego papierowego ważnego na liniach zwykłych według obowiązującej taryfy,

-o określenie, że kary umowne nie będą naliczane Wykonawcy w przypadku potwierdzenia zgłoszenia usterek spółce Innobaltica do czasu potwierdzenia ich usunięcia przez spółkę niezależną od Wykonawcy. Wykonawca nie ponosi bowiem odpowiedzialności za te urządzenia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dodaje w § 13 projektowanych postanowień umowy ustęp 13 o brzmieniu:

„13. Kary umowne, określone w ust. 1 w punktach: 35 i 36 nie będą naliczane Wykonawcy w stosunku do urządzeń wchodzących w skład sytemu Fala, w przypadku niezwłocznego potwierdzenia zgłoszenia usterki odpowiedniemu podmiotowi, do czasu potwierdzenia jej usunięcia przez tenże podmiot.”

**Pytanie nr 22**

Proszę o wykreślenie z wachlarza kar umownych zapisu stanowiącego o:

1. za nie udostępnienie Zamawiającemu, na jego żądanie, zapisu z kamer w autobusie – 100-krotność ceny biletu jednorazowego papierowego ważnego na liniach zwykłych według obowiązującej taryfy,

-monitoring wizyjny stanowi bowiem własność Wykonawcy i nie może być udostępniany, rozpowszechniany i powielany bez zgody osób których wizerunek został zarejestrowany - podmiotom nieuprawnionym w myśl przepisów RODO.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż dane będą udostępniane pracownikom Zamawiającego odpowiednio do tego przeszkolonym. Dodatkowo w pojeździe winna znaleźć się informacja, że przetwarzanie danych osobowych realizowane jest przez Wykonawcę i Zamawiającego.

Wizerunek osób zarejestrowanych na monitoringu nie będzie przekazywany podmiotom nieuprawnionym.

**Pytanie nr 23**

Proszę o zmniejszenie kwoty wadium do 1% - przy tak dużej wartości zamówienia kwota 2% zdaje się być kwotą zbyt wysoką, przewyższającą konieczność zabezpieczenia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie zmienia zapisów pkt 9.1 SWZ, pozostawia wadium w wysokości 1 000 000 zł.

**Pytanie nr 24**

Proszę o wykreślenie zapisu stanowiącego o odpowiedzialności z tytułu urządzeń nie będących własnością Wykonawcy narzuconych przez Zamawiającego tj., że: Wykonawca ponosi wobec pasażerów i osób trzecich odpowiedzialność za szkody wiążące się ze świadczeniem usług. W szczególności Wykonawca odpowiada za szkody:

urządzeń zintegrowanego systemu „Fala”.

**Odpowiedź:**

Zamawiający, pismem nr ZUK.271.2.16..2021.12 z dnia 01.02.2022 r. w odpowiedzi na pytanie nr 28, wykreśli w § 7 ust. 1 punkt 4 projektowanych postanowień umowy, dotyczący odpowiedzialności za szkody urządzeń zintegrowanego systemu „Fala”.

**Pytanie nr 25**

Jaki jest faktyczny okres trwałości, a więc ubezpieczenia urządzeń pokładowych systemu FALA? Co po tym okresie.

**Odpowiedź:**

Za prawidłowe działanie/utrzymanie systemu w pierwszym roku eksploatacji, tj. do dnia 30.06.2024 r. odpowiadać będzie podmiot realizujący budowę systemu PZUM na zlecenie Spółki, czyli Asseco Data Systems S.A. Do jego obowiązków należeć będzie utrzymanie (serwis) systemu oraz zapewnienie prawidłowości rozliczeń płatności związanych ze świadczeniem usług transportowych (m.in. usługi serwisowe, rozumiane jako maintenance aplikacyjny i sprzętowy, w tym utrzymanie sprawności technicznej, konserwacja, naprawy, aktualizacje i inne czynności techniczne powdrożeniowe; przy uwzględnieniu stanu, że podmiot realizujący budowę systemu FALA będzie realizował również zakres Rękojmi i Gwarancji).

Okres powierzenia Spółce InnoBaltica części zadań własnych Gminy Miejskiej Tczew upływa w dniu 30.09.2028 r. Jednakże przewidujemy, że po 2028 r. System będzie nadal funkcjonował, a InnoBaltica Sp. z o.o. będzie nadal nim administrowała na tych samych zasadach, co w okresie powierzenia.

Natomiast, począwszy od dnia 01.07.2024 r., InnoBaltica Sp. z o.o. będzie samodzielnie odpowiadała za utrzymanie i funkcjonowanie Systemu FALA. W pierwszych latach eksploatacji narzędzi dedykowanych obsłudze umowy powierzenia, System objęty będzie rękojmią na przedmiot umowy przez okres 36 miesięcy od daty odbioru oraz gwarancją na dostarczone w ramach projektu urządzenia i System na 60 miesięcy od momentu odbioru wraz z corocznymi przeglądami gwarancyjnymi.

**Pytanie nr 26**

Jak będzie wyglądało wyposażenie POK – proszę wskazać składowe sprzętu teleinformatycznego oraz informację kto poniesie koszt instalacji, transmisji danych, opłaty prowizyjnej, etc.

**Odpowiedź:**

Wykaz sprzętu teleinformatycznego, który instalowany będzie w POK-ach, co do których zawarte są stosowne umowy pomiędzy spółką InnoBaltica a Gminą Miejską Tczew:

* komputer z aplikacją umożliwiającą obsługę Klienta systemu PZUM;
* monitor, klawiatura;
* drukarka, drukarka fiskalna, skaner, aparat cyfrowy;
* czytniki: kodu QR, NFC, EMV;
* moduł komunikacji LAN/WAN umożliwiający komunikację z Systemem Centralnym;
* monitor multimedialny do wyświetlania informacji i instrukcji dla Pasażera.

Koszt instalacji pokrywa spółka InnoBaltica. Koszty eksploatacyjne pokrywa Wykonawca.

**Pytanie nr 27**

Kto wprowadzać będzie dane rozkładowe do urządzeń systemu FALA – Zamawiający, Wykonawca, czy inny podmiot? Jeśli nie będzie to robił Wykonawca jaki będzie koszt takiej transmisji i ich przygotowania. Proszę o przedstawienie draftu umowy.

**Odpowiedź:**

W okresie budowy Systemu FALA dane dotyczące rozkładów jazdy będą zmigrowane z systemów eksploatowanych przez Gminę Miejską Tczew lub podmioty z nią współpracujące.

W kolejnych latach eksploatacji Systemu, z punktu widzenia InnoBaltica Sp. z o.o. za wprowadzanie danych dotyczących rozkładów jazdy w dalszym ciągu odpowiedzialna będzie Gmina Miejska Tczew.

**Pytanie nr 28**

Jakie są składowe kosztów serwisu wszystkich urządzeń systemu FALA jeśli jest on kosztem Wykonawcy? Proszę wskazać i wyodrębnić.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że koszt serwisu nie jest kosztem Wykonawcy.

**Pytanie nr 29**

Jaki jest koszt montażu wszystkich urządzeń systemu FALA jeśli jest on kosztem Wykonawcy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że koszt pierwszego montażu wszystkich urządzeń Systemu FALA nie jest kosztem Wykonawcy.

**Pytanie nr 30**

Jaki jest koszt transmisji danych jednostkowego przejazdu przy użyciu systemu FALA, kto go ponosi?

**Odpowiedź:**

Wszelkie koszty związane z wdrożeniem i funkcjonowaniem Systemu FALA będą przedmiotem rozliczeń pomiędzy Spółką InnoBaltica a Gminą Miejską Tczew.

**Pytanie nr 31**

Czy dopuszcza się w czasie realizacji całego okresu zamówienia dystrybucję także biletów papierowych?

**Odpowiedź:**

Zamawiający zakłada, w trakcie realizacji zamówienia, dystrybucję/sprzedaż biletów papierowych.

W ramach Systemu FALA możliwa będzie m. in. sprzedaż biletów papierowych z kodem QR (za gotówkę lub kartą płatniczą). Tym samym, będzie możliwość dla punktów ajencyjnych, chcących sprzedawać i drukować bilety w ramach Systemu FALA, by punkty te integrowały swoje oprogramowanie z platformą PZUM, z której pobierają odpowiednie dane, a na swoich urządzeniach drukują jednorazowy kod QR.

System FALA zakłada również sprzedaż biletów papierowych (z kodem QR) przez prowadzących pojazd (stąd też, elementami systemu będą też „POS Kierowcy”, czyli terminale do sprzedaży biletów przez prowadzących pojazd). Sprzedaż u prowadzących pojazd będzie się odbywać za gotówkę (POS Kierowcy nie będą wyposażone w urządzenia do płatności kartą czy urządzeniami mobilnymi).

**Pytanie nr 32**

Czy automat biletowy na dworcu zostanie utrzymany? Kto jest jego właścicielem dzisiaj i czy znane są jego koszty serwisowe.

**Odpowiedź:**

Automat na dworcu (TWI) zostanie utrzymany. Właścicielem automatu jest Zamawiający i po stronie Zamawiającego są koszty serwisowe.

**Pytanie nr 33**

Kto ubezpiecza czytniki kontrolerskie zintegrowanego systemu poboru opłat FALA w czasie realizacji całego zamówienia tj. co najmniej do roku 2033? Kontrole biletowe są wysoce narażone na ich uszkodzenia np. na skutek szamotaniny z gapowiczami.

**Odpowiedź:**

Za prawidłowe działanie/utrzymanie systemu w pierwszym roku eksploatacji, tj. do dnia 30.06.2024 r. odpowiadać będzie podmiot realizujący budowę systemu PZUM na zlecenie Spółki, czyli Asseco Data Systems S.A. Do jego obowiązków należeć będzie utrzymanie (serwis) systemu oraz zapewnienie prawidłowości rozliczeń płatności związanych ze świadczeniem usług transportowych (m.in. usługi serwisowe, rozumiane jako maintenance aplikacyjny i sprzętowy, w tym utrzymanie sprawności technicznej, konserwacja, naprawy, aktualizacje i inne czynności techniczne powdrożeniowe; przy uwzględnieniu stanu, że podmiot realizujący budowę systemu FALA będzie realizował również zakres Rękojmi i Gwarancji).

Okres powierzenia Spółce InnoBaltica części zadań własnych Gminy Miejskiej Tczew upływa w dniu 30.09.2028 r. Jednakże przewidujemy, że po 2028 r. System będzie nadal funkcjonował, a InnoBaltica Sp. z o.o. będzie nadal nim administrowała na tych samych zasadach, co w okresie powierzenia.

Natomiast, począwszy od dnia 01.07.2024 r., InnoBaltica Sp. z o.o. będzie samodzielnie odpowiadała za utrzymanie i funkcjonowanie Systemu FALA. W pierwszych latach eksploatacji narzędzi dedykowanych obsłudze umowy powierzenia, System objęty będzie rękojmią na przedmiot umowy przez okres 36 miesięcy od daty odbioru oraz gwarancją na dostarczone w ramach projektu urządzenia i System na 60 miesięcy od momentu odbioru wraz z corocznymi przeglądami gwarancyjnymi.

**Pytanie nr 34**

Czy czytniki kontrolerskie systemu FALA są zintegrowane z kartą mieszkańca czy tylko z systemem FALA? Jeśli nie są zintegrowane z kartą mieszkańca - jak odczytać dane z Karty Mieszkańca? Proszę o załączenie dokładnej specyfikacji takich urządzeń lub wskazanie takich urządzeń.

**Odpowiedź:**

System FALA będzie miał możliwość integracji z systemem obsługującym Kartę Mieszkańca Tczewa.

**Pytanie nr 35**

Wnoszę o dodanie zapisu do SWZ oraz wzoru umowy, stanowiącego że: w celu zrekompensowania części utraconego planowanego przychodu Wykonawcy ze sprzedaży biletów związanych z sytuacją epidemiczną lub innym stanem klęski żywiołowej lub stanem nadzwyczajnym, a także w przypadku zawieszenia nauki stacjonarnej w szkołach lub uczelniach, co spowoduje drastyczny spadek przychodów ze sprzedaży biletów Zamawiający dokona rekompensaty niezależnej od wynagrodzenia za liczbę wykonanych wozokm na podstawie faktury przedstawionej przez Wykonawcę. – podobne zapisy znajdują bowiem swoje odzwierciedlenie w umowach z innymi organizatorami transportu publicznego np. w gminie Pruszcz Gdański, gdzie realizowany jest kontrakt na tożsamych zasadach ze wskazaniem przychodu ze sprzedaży biletów wyłącznie po stronie Wykonawcy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie wprowadza dodatkowych zapisów do SWZ, związanych ze zrekompensowaniem części utraconych przychodów.

W sytuacji nadzwyczajnej uregulowanej zapisami ustawy, jak np. ustawa Covidowa, kodeks cywilny, Zamawiający dopuszcza rekompensatę poniesionych strat w oparciu o negocjacje i przedstawione dokumenty.

**Pytanie nr 36**

Proszę o zmniejszenie kary za niewykonanie wozokm do dwukrotności stawki za wozokm. Trzykrotność stawki nie znajduje bowiem swojego odzwierciedlenia w innych umowach na terenie kraju – w tym zakresie zapis ten wydaje się być zbyt rygorystyczny.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia wysokość kary umownej wskazaną w projektowanych postanowieniach umowy.

**Pytanie nr 37**

Czy Zamawiający dopuści waloryzację stawek w wysokościach określanych przez GUS na podstawie inflacji?

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem z dnia 17.01.2022 r. nr ZUK.271.3.16.2021.10 punkt 14, wykreślił postanowienia § 10 ust. 1 - 10 projektowanych postanowień umowy SWZ i wprowadził nowe zapisy dotyczące waloryzacji wynagrodzenia (załącznik nr 2 do pisma nr ZUK.271.3.16.2021.10), w których ujął wskaźniki GUS.

**Pytanie nr 38**

Czy pojazdy elektryczne będą przydzielone do stałych zadań, czy o ich przydziale decyduje Wykonawca? Jeśli nie decyduje Wykonawca proszę przedstawić specyfikę zadań przewozowych dla tych pojazdów tj. godzina rozpoczęcia i zakończenia lub ilość szacunkowych kilometrów dziennie. Pytający wskazuje, że to w dyspozycji Wykonawcy powinien leżeć przydział autobusów elektrycznych do zadań ze względu na fakt, że tylko Wykonawca będzie miał wiedzę na temat czasu ładowania i zużycia baterii w czasie trwania całego konktraktu.

**Odpowiedź:**

Pojazdy elektryczne przyporządkowane będą do stałych zadań.

Proponowany orientacyjny przydział kursów dla autobusów elektrycznych jest zgodny z tabelą poniżej:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **DZIEŃ POWSZEDNI SZKOLNY I W FERIE** | | | |
| **Lp.** | **Tabor** | **Zadanie** | **Liczba wozokilometrów** |
| 1 | eKN | 1/10 | 262.5 |
| 2 | eKN | 1/12 | 156.2 |
| 3 | eKN | 1/13 | 252.6 |
| 4 | eSN | 1/07 | 268.8 |
| 5 | eSN | 1/15 | 253.9 |
| 6 | eSN | 1/22 | 258.8 |
| 7 | eSN | 1/23 | 252.5 |
| 8 | eSN | 1/24 | 245.2 |
| **DZIEŃ POWSZEDNI W WAKACJE** | | | |
| 1 | eKN | 1/5 | 131.6 |
| 2 | eKN | 1/6 | 220.9 |
| 3 | eKN | 1/18 | 250.6 |
| 4 | eSN | 1/11 | 247.1 |
| 5 | eSN | 1/12 | 235.5 |
| 6 | eSN | 1/13 | 253.6 |
| 7 | eSN | 1/14 | 243.8 |
| 8 | eSN | 1/15 | 235.9 |
| **SOBOTA** | | | |
| 1 | eKN | 4/6 | 286.5 |
| 2 | eKN | 4/8 | 272.5 |
| 3 | eSN | 4/12 | 273.0 |
| 4 | eSN | 4/13 | 170.3 |
| 5 | eSN | 4/14 | 262.7 |
| 6 | eSN | 4/15 | 273.0 |
| **NIEDZIELA** | | | |
| 1 | eKN | 3/5 | 251.7 |
| 2 | eKN | 3/6 | 201.0 |
| 3 | eSN | 3/8 | 280.3 |
| 4 | eSN | 3/9 | 266.6 |
| 5 | eSN | 3/10 | 280.5 |
| 6 | eSN | 3/11 | 276.3 |

Specyfika miasta, w którym rozkłady jazdy autobusów są stale dopasowywane do rozkładów jazdy pociągów do i z Gdańska powoduje, że powyższe przypisanie ma charakter szacunkowy.

**Pytanie nr 39**

Czy określenie „pełnego naładowania baterii” pojazdów elektrycznych przy wyjeździe z bazy Zamawiający sprecyzuje do określenia naładowania tychże baterii na poziomie nie mniejszym niż 70%?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że poprzez określenie „pełne naładowanie baterii” należy rozumieć ich naładowanie na poziomie min. 95% ich pojemności dostępnej dla użytkownika.

**Pytanie nr 40**

Na podstawie wzoru tabliczki rozkładowej proszę o określenie na tym etapie, że Zamawiający określi (tabliczka z programu „busman”) na jednym wydruku jednocześnie kursy realizowane w dni powszednie w okresie nauki szkolnej, w dni powszednie wolne od nauki szkolnej, soboty, niedziele i święta. Dzisiaj prezentowany rozkład jazdy nie uwzględnia dni wolnych od nauki, co powoduje konieczność zbyt częstej i czasami bardzo krótkotrwałej wymiany wszystkich tabliczek na przystankach – co leży w gestii Wykonawcy zgodnie z warunkami SWZ. Proszę o dokonanie zmiany w tym zakresie, aby nie dopuścić do sytuacji, gdzie okres ferii np. przerwa świąteczna przed świętami Wielkanocnymi obliguje do wymiany rozkładów jazdy na wszystkich przystankach w sieci komunikacyjnej Zamawiającego wyłącznie na okres 2-3 dni.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza, aby na tabliczce przystankowej w części dotyczącej rozkładu jazdy umieszczone zostały rozkłady jazdy dla dni (w kolejności): od poniedziałku do piątku poza wakacjami letnimi, oprócz świąt; od poniedziałku do piątku w wakacje letnie, oprócz świąt; w soboty, oprócz świąt; w niedziele i święta.

**Pytanie nr 41**

Czy zamawiający przygotuje pod tabliczki rozkładowe gabloty lub tablice na wszystkich przystankach wg ustandaryzowanego wzoru lub standardu. Dzisiaj takiej infrastruktury Zamawiający nie zapewnia, co może rodzić problem w przypadku braku miejsca do umieszczenia takich informacji rozkładowych na wszystkich przystankach.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje wyposażenia przystanków w dodatkowe kasetony i gabloty, niż te które są obecnie zarówno we wiatach autobusowych jak i na słupach przystankowych. Wykonawca jest zobowiązany dostosować technikę i sposób umieszczania na przystankach rozkładów jazdy do istniejących warunków i możliwości. Wykonawca może zaproponować własny sposób umieszczania rozkładów jazdy na przystankach, nie może on jednak powodować uszkodzeń i negatywnych zmian w stanie technicznym i wyglądzie infrastruktury przystankowej.

**Pytanie nr 42**

Czy wszystkie zatoki przystankowe na terenie sieci komunikacyjnej zamawiającego są przystosowane do obsługi przez autobus ePN (długość zatoki lub długość peronu).

**Odpowiedź:**

Autobus ePN swoimi wymiarami zewnętrznymi odpowiada autobusowi PN, który jest już eksploatowany w Gminie Miejskiej Tczew i obecny operator nie zgłasza zastrzeżeń do infrastruktury. W przedmiotowym zamówieniu zakres eksploatacji autobusu przegubowego będzie taki sam jak obecnie.

**Pytanie nr 43**

Czy Zamawiający zapłaci za zaplanowane wozokm przeznaczone do realizacji w sytuacji braku możliwości wykonania przewozów z przyczyn obiektywnych nieleżących po stronie Wykonawcy (np. brak przejazdu, interwencja służb, kolizja lub wypadek z winy obcej)? Czy w przypadku wprowadzenia tras zmienionych (objazdowej) w takiej sytuacji (brak przejazdu) Zamawiający zapłaci za rzeczywiście wykonane wozokm (również w przypadku zwiększenia dystansu trasy).

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że zapłaci za zaplanowane wozokilometry przeznaczone do realizacji w sytuacji braku możliwości wykonania przewozów z przyczyn obiektywnych nieleżących po stronie Wykonawcy (np. brak przejazdu, interwencja służb, kolizja lub wypadek z winy obcej). W przypadku wprowadzenia tras zmienionych (np. objazdowej) Zamawiający zapłaci za rzeczywiście wykonane wozokilometry – również w przypadku zwiększenia dystansu trasy.

**Pytanie nr 44**

Czy Zamawiający dopuści autobusy miejskie typu KN o mocy silnika 211 KM?

**Odpowiedź:**

Stosunkowo niewielka moc silnika w pojazdach klasy midi przekłada się na ich większą głośność. Autobusy typu KN przeznaczono do obsługi tras o intensywnej zabudowie, niekiedy bezpośrednio przyległej do obsługiwanych ulic. Wymóg minimalnej mocy silnika 250 KM dla tego typu pojazdów jest standardem u organizatorów komunikacji miejskiej w Trójmieście i sprawdza się w praktyce. Z powyższych przyczyn Zamawiający nie dopuści autobusów o typu KM o mniejszej mocy silnika.

**Pytanie nr 45**

Zamawiający w Załączniku nr. 2 do OPZ § 2 pkt.1.5 pisze:

5) liczba miejsc ogółem (dla pasażerów):

(...) - co najmniej 75 w autobusie eSN;

Prosimy o dopuszczenie autobusu w grupie eSN spełniającego wymóg min 70 miejsc pasażerskich w tym co najmniej 27 miejsc siedzących (w tym co najmniej 25 nieskładanych) w autobusie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmienia zapis § 2 ust. 1 pkt 5 tiret 4 załącznika nr 2 do OPZ jak poniżej:

„- co najmniej 70 w autobusie eSN;”

**Pytanie nr 46**

Prosimy o dopuszczenie autobusu w grupie eSN i eKN przystosowanych do mocy ładowania pod pantografem od 300kW do 450kW.

**Odpowiedź:**

Zapis w OPZ wymaga wyposażenia autobusów elektrycznych w baterie przystosowane do szybkiego ładowania mocą do 450 kW. Autobus musi być kompatybilny z ładowarką, jeżeli zastosowana pojemność baterii umożliwi obsługę całych zadań przewozowych z doładowywaniem poprzez pantograf mniejszą mocą niż dostarczana maksymalnie, Zamawiający dopuści takie rozwiązanie.

Jednocześnie, Zamawiający informuje, iż zmienił zapis w § 3 pkt 2 załącznika nr 2 do OPZ dotyczący szczegółowych wymogów dotyczących autobusów elektrycznych (typu eKN, eSN i ePN) na następujący:

„1) baterie przystosowane do szybkiego ładowania mocą do 450 kW o pojemności nie mniejszej niż 150 kWh dla autobusu eKN, nie mniejszej niż 190 kWh dla autobusu eSN i nie mniejszej niż 190 kWh dla autobusu ePN”

**Pytanie nr 47**

Zamawiający w Załączniku nr. 2 do OPZ § 1 pkt.1 pisze:

- eKN – o długości od 9,51 m do 11,00 m.

Prosimy o dopuszczenie autobusu w grupie eKN o długości od 9,20 m do 11,00 m.

**Odpowiedź:**

Ze względu na specyfikę zagospodarowania miasta Tczewa i wynikającą z niej obsługę liniami autobusami z grupy eKN, także dużych skupisk zabudowy mieszkaniowej, Zamawiający nie dopuszcza w grupie eKN autobusu o długości mniejszej niż 9,51 m i wynikającej z tego odpowiednio mniejszej pojemności pasażerskiej.

**Pytanie nr 48**

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy:

* Średnia prędkość handlowa w km/h
* Dzienny przebieg w km
* Roczny przebieg w km
* Odległość trasa – zajezdnia
* Długość najdłuższego odcinka
* Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia
* Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem
* Wymagany zasięg na pojedynczym ładowaniu
* Średnia długość pojedynczego odcinka w km
* Odległość pomiędzy punktami ładowania w km
* Średnia odległość pomiędzy przystankami w km
* Dni pracy w roku

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymogi SWZ.

**Odpowiedź:**

Zamawiający precyzuje, że wielkość pracy eksploatacyjnej w okresie całego Zamówienia wyniesie łącznie: 14 650 739,9 wozokilometrów, w tym:

* w grupie A dla pojazdów typu KN – 1 869 587,0, a dla pojazdów typu eKN – 2 192 389,6 wozokilometrów;
* w grupie B dla pojazdów typu SN – 5 892 033,8, a dla pojazdów typu eSN – 4 318 628,7 wozokilometrów;
* w grupie C dla pojazdów typu PN lub ePN – 378 100,8 wozokilometrów.

Zamawiający w czasie trwania Zamówienia przewiduje dostosowywanie rozkładów jazdy do zmieniającego się popytu. Zamawiający jednocześnie będzie starał się zachować określony powyżej udział poszczególnych typów pojazdów w całości pracy eksploatacyjnej.

Proponowany orientacyjny przydział kursów dla autobusów elektrycznych jest zgodny z tabelą poniżej:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **DZIEŃ POWSZEDNI SZKOLNY I W FERIE** | | | |
| **Lp.** | **Tabor** | **Zadanie** | **Liczba wozokilometrów** |
| 1 | eKN | 1/10 | 262.5 |
| 2 | eKN | 1/12 | 156.2 |
| 3 | eKN | 1/13 | 252.6 |
| 4 | eSN | 1/07 | 268.8 |
| 5 | eSN | 1/15 | 253.9 |
| 6 | eSN | 1/22 | 258.8 |
| 7 | eSN | 1/23 | 252.5 |
| 8 | eSN | 1/24 | 245.2 |
| **DZIEŃ POWSZEDNI W WAKACJE** | | | |
| 1 | eKN | 1/5 | 131.6 |
| 2 | eKN | 1/6 | 220.9 |
| 3 | eKN | 1/18 | 250.6 |
| 4 | eSN | 1/11 | 247.1 |
| 5 | eSN | 1/12 | 235.5 |
| 6 | eSN | 1/13 | 253.6 |
| 7 | eSN | 1/14 | 243.8 |
| 8 | eSN | 1/15 | 235.9 |
| **SOBOTA** | | | |
| 1 | eKN | 4/6 | 286.5 |
| 2 | eKN | 4/8 | 272.5 |
| 3 | eSN | 4/12 | 273.0 |
| 4 | eSN | 4/13 | 170.3 |
| 5 | eSN | 4/14 | 262.7 |
| 6 | eSN | 4/15 | 273.0 |
| **NIEDZIELA** | | | |
| 1 | eKN | 3/5 | 251.7 |
| 2 | eKN | 3/6 | 201.0 |
| 3 | eSN | 3/8 | 280.3 |
| 4 | eSN | 3/9 | 266.6 |
| 5 | eSN | 3/10 | 280.5 |
| 6 | eSN | 3/11 | 276.3 |

Specyfika miasta, w którym rozkłady jazdy autobusów są stale dopasowywane do rozkładów jazdy pociągów do i z Gdańska powoduje, że powyższe przypisanie ma charakter szacunkowy.

Zamawiający nie dysponuje tak szczegółowymi danymi, jakich oczekuje pytający, ale dane te można samodzielnie pozyskać z załączonych przykładowych tabliczek dla kierowców (kursówek) dla zadań przeznaczonych dla autobusów elektrycznych (załącznik nr 1 do niniejszego pisma).

**Pytanie nr 49**

Zamawiający w Załączniku nr. 2 do OPZ § 2 pkt.1.6 pisze:

"Liczba miejsc siedzących (dla pasażerów, siedzenia typu „11⁄2” liczone jako pojedyncze):

* co najmniej 22 (w tym co najmniej 20 nieskładanych) w autobusie KN;
* co najmniej 20 (w tym co najmniej 18 nieskładanych) w autobusie eKN;
* co najmniej 29 (w tym co najmniej 27 nieskładanych) w autobusie SN;
* co najmniej 27 (w tym co najmniej 25 nieskładanych) w autobusie eSN;
* co najmniej 40 (w tym co najmniej 38 nieskładanych) w autobusie PN lub ePN".

Prosimy o potwierdzenie, iż zastosowanie siedzeń składanych nie jest obligatoryjne, przy założeniu spełnienia wymaganej łącznej ilości miejsc siedzących.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że zastosowanie siedzeń składanych nie jest obligatoryjne, przy założeniu spełnienia wymaganej liczby miejsc siedzących.

**Pytanie nr 50**

Zamawiający w Załączniku nr. 2 do OPZ § 2 pkt.1.7 pisze: "charakterystyka miejsc siedzących: nie więcej niż 4 siedzenia typu „11⁄2”.

Prosimy o potwierdzenie, iż zastosowanie siedzeń typu "11⁄2” nie jest obligatoryjne, przy założeniu spełnienia wymaganej łącznej ilości miejsc siedzących.

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że zastosowanie siedzeń typu 11/2 nie jest obligatoryjne, przy założeniu spełnienia wymaganej łącznej liczby miejsc siedzących.

**Pytanie nr 51**

Zamawiający w Załączniku nr. 2 do OPZ § 2 pkt.1.18 pisze:

"liczba uchylnych wywietrzników (klap) dachowych:

* co najmniej 1 w autobusie SN i eSN;
* co najmniej 2 w autobusie PN lub ePN;

klapy otwierane i zamykane zdalnie z miejsca kierowcy".

Prosimy o rezygnację z wymogu zastosowania jednego uchylnego wywietrznika (klapy) dachowego dla typu pojazdu eSN. Ilość zabudowanych urządzeń na dachu (baterie, klimatyzacja, szyny do odwróconego pantografu itp.) uniemożliwiają montaż uchylnego wywietrznika.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem nr ZUK.271.3.16.2021.11 punkt 1, zmienił zapisy §2 pkt 18 załącznika nr 2 do OPZ, powyższy paragraf otrzymał nowe brzmienie:

„18) liczba uchylnych wywietrzników (klap) dachowych:

* co najmniej 1 w autobusie SN;
* co najmniej 2 w autobusie PN;

klapy otwierane i zamykane zdalnie z miejsca kierowcy;”

**Pytanie nr 52**

Zamawiający w Załączniku nr. 2 do OPZ § 3 pkt. 7 pisze: "Możliwość ładowania typu „plug-in” ze standardowej sieci elektrycznej 3x400 V o natężeniu 32-63 A".

Umożliwienie ładowania prądem przemiennym wiąże się z koniecznością zabudowy ładowarki pokładowej, która generuje dodatkowe obciążenie pojazdu. Zwiększenie masy wpływa na zasięg autobusu oraz jego pojemność pasażerską. Coraz częściej Zamawiający rezygnują z ładowarek pokładowych na rzecz ładowarek plug-in, ze względu na ich ograniczoną moc, co przy dużych pojemnościach baterii znacząco wydłuża czas ładowania.

Wnioskujemy o zmianę zapisu na: "Możliwość ładowania typu „plug-in” poprzez gniazdo Combo 2 CCS według IEC 61196-3". Gniazdo umożliwi ładowanie prądem o natężeniu nie mniejszym niż 200A.

W naszej opinii jest to wystarczający sposób dodatkowego, awaryjnego sposobu ładowania – poza głównym, pantografowym.

**Odpowiedź:**

Poza doładowywaniem szybkim na trasach, autobusy elektryczne będą musiały być ładowane w zajezdni przez operatora – poprzez gniazdo „plug-in”. W OPZ jest tylko ogólny wymóg, ponieważ dostawa i montaż ładowarek zajezdniowych z odpowiednim, kompatybilnym z autobusami gniazdem, jest po stronie Wykonawcy. To Wykonawca decyduje więc o ładowarce – czy będzie ona zabudowana w pojeździe, czy też będzie zewnętrzna.

Zamawiający zmienia zapis § 3 pkt 4 załącznika nr 2 do OPZ jak poniżej:

„4) możliwość ładowania typu „plug-in” – bezpośrednio ze standardowej sieci elektrycznej 3x400 V o natężeniu 32-63 A lub poprzez gniazdo Combo 2 CCS według IEC 61196-3 – ładowarką zakupioną we własnym zakresie przez Wykonawcę;”

**Pytanie nr 53**

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający pisząc w Załączniku nr. 2 do OPZ § 3 pkt. 8: "Miejsce na gniazdo do ładowania zajezdniowego" ma na myśli wyposażenie autobusu w gniazdo do ładowania "plug in".

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że ma w tym miejscu OPZ na myśli wyposażenie autobusu w gniazdo do ładowania "plug in".

**Pytanie nr 54**

Dot. Załącznik Nr. 2 do SWZ, §3, Pkt. 7., Szczegółowe wymogi dotyczące autobusów elektrycznych (typu eKN i eSN).

Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że możliwość ładowania typu „plug-in” ze standardowej sieci elektrycznej 3x400 V o natężeniu 32-63 A zakłada wykorzystanie zewnętrznej ładowarki.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, iż możliwość ładowania typu „plug – in” oznacza możliwość wykorzystania zewnętrznej ładowarki.

**Pytanie nr 55**

Mając na uwadze zapisy projektu umowy po zmianie na skutek protestu spółki Mobilis dokładnie zapis par. 10 ust. 10 oraz ust. 11 wnoszę o zmianę wskaźnika „Ww” tj. roczny wskaźnik nominalnego wzrostu przeciętnego wynagrodzenia z wartości 0,4 do wartości 0,5 (co powinno odzwierciedlać rzeczywistą waloryzację) oraz zmniejszenie wskaźnika „Wt” tj. średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych.

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmienia w § 10 ust. 10 i 11 projektowanych postanowień umowy wysokość wskaźnika „Ww” (roczny wskaźnik nominalnego wzrostu przeciętnego wynagrodzenia) na 0,5 oraz zmniejsza wskaźnik Wt odpowiednio o 0,1.

**Pytanie nr 56**

Załącznik nr 2

Parametry techniczno-użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług w następujący sposób:

**§ 2 pkt 1 ppkt 10)**

Wnosimy o rezygnację z wymogu szerokości drzwi nie mniejszej niż 120 cm Uzasadnienie

Regulamin 107 EKG ONZ precyzuje wymagania co do szerokości drzwi pasażerskich, nie precyzując że musi ona wynosić min, 120 cm. Zapisy przywołanego regulaminu, będące podstawą homologacji pojazdów klasy M1, mówią, iż szerokość drzwi dwuskrzydłowych ma umożliwić ”minięcie się” w ich świetle dwóch przedmiotów o odpowiedniej wysokości i szerokości 550 mm każdy.

Drzwi w naszych autobusach, mając szerokość nieznacznie mniejszą niż wymagane 120 cm, spełniają wymóg Regulaminu nr 107 EKG ONZ.

Dopuszczenie przez Zamawiającego drzwi o szerokości zgodnej z Regulamine 107 z pewnością poprawi konkurencyjność w niniejszym postępowaniu.

Pytanie zostało przez nas zadane po upływie terminu obligującego Zamawiającego do udzielania odpowiedzi, gdyż po upływie tego terminu otrzymaliśmy zapytanie ofertowego od jednego z potencjalnych Oferentów- dodajmy – firmy międzynarodowej o globalnym zasięgu działalności.

Mając na uwadze powyższą argumentację liczymy zatem na pozytywną odpowiedź Zamawiającego.

**Odpowiedź:**

Dopuszcza się szerokość drzwi zgodną z Regulaminem 107 EKG ONZ.

**Pytanie nr 57:**

Załącznik nr 2 do SWZ, PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG

1. charakterystyka miejsc siedzących:

co najmniej 6 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach) w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie KN i eKN,

co najmniej 5 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie KN i eKN,

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający miał na myśli i jaka jest prawidłowa ilość miejsc siedzących, dostępnych z poziomu niskiej podłogi w autobusach KN i eKN

**Odpowiedź:**

Zamawiający zmienił zapis § 2 ust. 1 pkt 7 tiret 4 załącznika nr 2 do OPZ jak poniżej:

„- co najmniej 6 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach) w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie **KN**,  
co najmniej 5 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie **eKN**,  
co najmniej 8 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie SN,  
co najmniej 7 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie eSN lub ePN, co najmniej 8 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie PN;”

**Pytanie nr 58** Załącznik nr 2 do SWZ, PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG

Szczegółowe wymogi dotyczące autobusów elektrycznych (typu eKN i eSN):

1. autobus przystosowany do ładowania pantografem odwróconym poprzez zakup i montaż pantografowego złącza ładowania (kompletna szyna prądowa do transferu energii elektrycznej z odbieraka do zasilania pojazdu) wraz z układem sterującym pracą mechanizmu, komunikacja drogą radiową lub za pomocą podczerwieni (w oparciu o standard ISO 15118 oraz IEC 61851-23). Prawidłowe pozycjonowanie pojazdu pod pantografem sygnalizowane na pulpicie kierowcy. Wszelkie uzgodnienia dotyczące komunikacji ładowarka – autobus, należy przeprowadzić z dostawcą stacji ładowania. Zamawiający dopuszcza jako równoważne z sygnalizacją pozycjonowania, zastosowanie innego zewnętrznego elementu ułatwiającego kierowcy prawidłowy podjazd pod stację ładowania (np. próg zwalniający). Po stronie wykonawcy leży dostarczenie niezbędnych elementów i posadowienie ich w okolicy ładowarki umożliwiając prawidłowy podjazd autobusu w sposób gwarantujący prawidłowe pozycjonowanie pojazdu;

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie poprzez „autobus przystosowany do ładowania pantografem odwróconym poprzez zakup i montaż pantografowego złącza ładowania”. Czy elementem wyposażenia autobusu mają być zamontowane szyny do ładowania pantografem odwróconym?

**Odpowiedź:**

Zamawiający potwierdza, że elementem wyposażenia autobusu mają być zamontowane szyny do ładowania pantografem odwróconym.

**Pytanie nr 59** Załącznik nr 2 do SWZ, PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG

Szczegółowe wymogi dotyczące autobusów elektrycznych (typu eKN i eSN):

8) miejsce na gniazdo do ładowania zajezdniowego;

Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający rozumie przez to, że autobus ma być wyposażony w gniazdo do ładowania zajezdniowego – ładowarka stacjonarna?

**Odpowiedź:**

Poza doładowywaniem szybkim na trasach, autobusy elektryczne będą musiały być ładowane w zajezdni przez operatora – poprzez gniazdo „plug-in”. W OPZ jest tylko ogólny wymóg, ponieważ dostawa i montaż ładowarek zajezdniowych z odpowiednim, kompatybilnym z autobusami gniazdem, jest po stronie Wykonawcy. To Wykonawca decyduje więc o ładowarce – czy będzie ona zabudowana w pojeździe, czy też będzie zewnętrzna.

Zamawiający zmienił zapis § 3 pkt 4 załącznika nr 2 do OPZ w odpowiedzi na pytanie nr 52 niniejszego pisma.

**Pytanie nr 60** Załącznik nr 2 do SWZ, PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG

Szczegółowe wymogi dotyczące autobusów elektrycznych (typu eKN i eSN):

9) podczas ładowania baterii trakcyjnych i podczas jazdy musi być uzupełniany prąd baterii sieciowych;

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie poprzez „baterie sieciowe”?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wykreślił ten zapis z OPZ.

**Pytanie nr 61** Załącznik nr 2 do SWZ, PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG

7) charakterystyka miejsc siedzących:

- 1 lub 2 siedzenia usytuowane bezpośrednio za I drzwiami na prawym nadkolu, przodem do

kierunku jazdy;

Prosimy o rezygnację z powyższego wymogu. W autobusach zbudowanych na kołach 19,5” z uwagi na ich konstrukcję i krótki przedni zwis nie ma możliwości umieszczenia foteli na przednim nadkolu, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

Rezygnacja z powyższego zapisu pozwoli o rozszerzenie grona potencjalnych dostawców autobusów, a tym samym przyczyni się do wzrostu konkurencyjności a przez to do obniżenia

stawki dla Zamawiającego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający w § 2 ust. 1 pkt 7 tiret 2 załącznika nr 2 do OPZ po przecinku dodaje zapis, „wymóg ten nie dotyczy autobusów typu eKN zbudowanych na kołach 19,5”.

**Pytanie nr 62** Załącznik nr 2 do SWZ, PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG

5) po sześciu latach eksploatacji Ilość energii zmagazynowanej w pojeździe powinna umożliwić przejechanie w pełni obciążonego autobusu przy zasilaniu elektrycznym w warunkach SORT-2 co najmniej 200 km, bez doładowywania baterii w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od -25°C do +40°C przez cały rok;

6) po sześciu latach eksploatacji maksymalny spadek pojemności baterii 20% lub

– w przypadku większego spadku pojemności baterii – wymiana na nowe;

a. Prosimy o dokładne określenie procedury i warunków przeprowadzenia testów zasięgu autobusu

b. Prosimy o określenie w jaki sposób będzie wyznaczony poziom bazowy, w stosunku do którego będzie badany spadek pojemności baterii.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pismem nr ZUK.271.3.16.2021.10 w punkcie 3 wykreślił pkt 5 i 6 § 3 Załącznika nr 2 „Parametry techniczno-użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług”.

Niniejsze pismo wraz z załącznikiem stanowi część składową Specyfikacji Warunków Zamówienia.

Podpisał:

Przemysław Boleski

Dyrektor Zakładu Usług Komunalnych w Tczewie

Załączniki:

1. Tabliczki dla kierowców.