

Aleksandrów Kujawski, 25.07.2022 r.

ALGAWA/2/T/2022

ODPOWIEDZI NA ZAPYTANIA OFERENTÓW

Na podstawie art. 284 ust. 2 – Ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych Zamawiający udziela odpowiedzi na zapytania dotyczące treści SWZ.

Pytanie 1:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział I. pkt. 1 jest wyszczególnienie: „Autobus fabrycznie nowy [dopuszczamy rejestrowany], rok produkcji nie wcześniej niż 2022”. Pytamy, czy Zamawiający oczekuje, że autobus spełniać musi homologację EU, a razem z autobusem ma być dostarczony Certyfikat Zgodności CoC?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza. Pojazd ma być dostarczony wraz z ww. dokumentami.

Pytanie 2:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział I. pkt. 3 jest wyszczególnienie: „Liczba drzwi 3, w tym: drzwi kierowcy po lewej stronie; drzwi wejściowe do autobusu po prawej stronie, z obniżonym stopniem; drzwi środkowe jednoskrzydłowe.” Biorąc pod uwagę, że opisane rozwiązania są typowe dla autobusu klasy mini-bus, a my chcielibyśmy zaoferować autobus klasy midi-bus czy Zamawiający zaakceptuje autobus wyposażony w dwie pary drzwi pasażerskich po prawej stronie, gdzie jedno umieszczone są z przodu, a drugie po środku autobusu ze stopniami na standardowej dla tego typu pojazdu wysokości zgodnie z homologacją oraz bez drzwi kierowcy?

Odpowiedź:

Zamawiający przyjmuje takie rozwiązanie.

Pytanie 3:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział III. pkt. 14 jest wyszczególnienie: „Aktywny asystent utrzymania pasa ruchu.” Rozwiązanie takie jest stosowane obecnie w samochodach osobowych i mini-busach, jednak w autobusach klasy midi i maxi stosowany jest obecnie Asystent Pasa Ruchu „LDWS” – system ostrzegający o niezamierzonym opuszczeniu pasa ruchu, jednak bez ingerencji korekty toru jazdy. System „LDWS” jest systemem obowiązkowym dla autobusów kategorii M3 klasy III. Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie autobusu wyposażonego w Asystenta Pasa Ruchu „LDWS” zamiast „Aktywnego asystenta utrzymania pasa ruchu.”

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie wyposażenie.

Pytanie 4:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział IV. pkt. 17 jest wyszczególnienie:

„Centralny zamek z pilotem na fale radiowe i uruchamianiem wewnętrznym”.

Chcielibyśmy zaoferować autobus ze sterowaniem otwierania i zamykania drzwi przez kierowcę z kokpitu oraz dodatkowo z pilota na fale radiowe zintegrowanego z kluczykiem, jednak bez centralnego zamka.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 5:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział IV. pkt. 18 jest wyszczególnienie:

„Immobiliser elektroniczny”.

Czy Zamawiający zaakceptuje autobus bez immobilizera elektronicznego?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 6:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział VI. pkt. 26 jest wyszczególnienie:

„Poduszka powietrzna kierowcy”.

Poduszki powietrzne dla kierowcy stosuje się w pojazdach o DMC do 8t. W pojazdach o DMC powyżej 8t (w tym autobusach budowanych jednoetapowo - niemodyfikowanych z samochodu dostawczego) ze względów bezpieczeństwa poduszki powietrznej dla kierowcy nie stosuje się. Testy przeprowadzone w tym zakresie dowiodły, że zastosowanie poduszki powietrznej w kole kierownicy ustawionym bardziej poziomo, niż pionowo powoduje wystrzał poduszki powietrznej w górę zamiast w stronę kierowcy, co nie tylko nie zabezpiecza kierowcy podczas wypadku, a dodatkowo powodować może dalsze poważne jego obrażenia.

Prosimy o dopuszczenie autobusu o DMC powyżej 8t bez poduszki powietrznej kierowcy.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 7:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział VI. pkt. 29 jest wyszczególnienie:

„Przednia szyba klejona ze szkła typu termiczne lub równoważna”.

Przednie szyby z powłoką termiczną stosowane są jako opcje w pojazdach osobowych i lekkich (dostawczych), gdzie szyba czołowa zamontowana jest pod znacznym kątem względem pionu. Celem takiej szyby jest zmniejszenie nagrzewania się wnętrza. W autobusach z szybą czołową montowaną niemal w pozycji pionowej szyby termiczne nie są stosowane.

Prosimy o dopuszczenie autobusu ze standardową przednią szybą klejoną zamontowaną pionowo i wyposażoną w górny pasek przyciemniający „przeciwsłoneczny”.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

ul. Przemysłowa 10, 87-700 Aleksandrów Kujawski
+ 48 54 282 07 70
sekretariat@gpualgawa.pl, algawa.pl
Biuro Obsługi Klienta: +48 732 888 116

NIP: 891-158-43-46
SR w Toruniu, VII Wydział Gospodarczy KRS
KRS: 0000306001, BDO: 000164831
Kapitał zakładowy: 12.463.300 PLN

Pytanie 8:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział VI. pkt. 30 jest wyszczególnienie:

„Szyby boczne z przodu ze szkła typu termiczne lub równoważna”.

Chcielibyśmy zaoferować autobus wyposażony w otwieraną szybę boczną kierowcy oraz szybę drzwi przednich wykonane ze szkła podwójnego.

Prosimy o potwierdzenie, że takie rozwiązanie spełnia wymagania Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 9:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział VII. pkt. 34 jest wyszczególnienie:

„Fotele z podświetleniem LED, Uchylno-rozsuwne, z pasami 3-punktowymi i podłokietnikami Tapicerka materiałowa”.

Autobus, który chcielibyśmy zaoferować posiada oświetlenie sufitowe LED, oświetlenie podłogowe LED oraz w indywidualne lampki LED panelach pasażerskich, jednak same fotele nie posiadają wbudowanego oświetlenia LED. Ponadto, wskazujemy, że zastosowanie 3-punktowych pasów bezpieczeństwa może rodzić konieczność stosowania homologowanych fotelików podwyższających celem odpowiedniego dopasowania wysokości górnego pasa względem niższych pasażerów.

Niedopasowanie pasa do przewożonej osoby może powodować jej dyskomfort (ocieranie o szyję - szczególnie dzieci), co w konsekwencji zniechęca do ich stosowania, a w razie wypadku złe położenie pasa naraża na dalsze obrażenia ciała. Zastosowanie bezwładnościowych pasów 2- punktowych w autobusie o standardowym ustawieniu foteli w pełni zabezpiecza pasażerów i jest to rozwiązanie zalecane. Pytamy czy Zamawiający dopuści autobus wyposażony w wysokie komfortowe fotele pasażerskie z odchylanymi oparciami i z rozsuwem bocznym foteli od strony przejścia, z bezwładnościowymi pasami bezpieczeństwa 2-punktowymi, ze składanymi podłokietnikami od strony przejścia, stolikami, siateczkami na prasę, z tapicerką materiałową z elementami skóry naturalnej?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 10:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział VII. pkt. 40 jest wyszczególnienie:

„Półki bagażowe z oświetleniem indywidualnym LED noc i dzień”.

Autobus, który chcemy zaoferować jest wyposażony w dwie oświetleniowe listwy sufitowe wzdłuż całego autobusu z dwustopniowym poziomem intensywności oświetlenia oraz indywidualne lampki LED dla pasażerów umieszczone w półkach pasażerskich. Poziom jasności wnętrza w dzień nie wymaga dodatkowego oświetlenia za sprawą dużych panoramicznych szyb bocznych, natomiast w nocy pasażerowie mogą indywidualnie sterować swoimi lampkami.

Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 11:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział VII. pkt. 43 jest wyszczególnienie:

„Luk dachowy ewakuacyjny szklany”.

W autobusach o oczekiwanej przez Zamawiającego pojemności pasażerskiej wymagania homologacyjne wymuszają zastosowanie dwóch dachowych wyjść ewakuacyjnych.
Prosimy o zmianę zapisu na „Min. 2 luki dachowe ewakuacyjne szklane”.

Odpowiedź:

Zamawiający zmieni treść zapisu.

Pytanie 12:

W Opisie Wymaganych Parametrów Technicznych rozdział VIII. pkt. 61 jest wyszczególnienie:

„Oświetlenie typu LED w bagażniku tylnym”

Czy Zamawiający zaakceptuje lampkę oświetleniową w tylnym bagażniku w wersji z żarówką tradycyjną?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza takiego rozwiązania.

Pytanie 13:

W załączniku nr 5 - istotne postanowienia do umowy w rozdz. II pkt. 11. Jest zapis:

„...W razie wymiany części i elementów na nowe, okres gwarancji (na wymienione części i elementy) biegnie od dnia podpisania bez uwag protokołu odbioru pojazdu po naprawie. ...”.

Udzielony przez producenta autobusu okres gwarancji obejmuje naprawę lub wymianę uszkodzonych części/podzespołów oraz usunięcie usterek w czasie jego obowiązywania. Przedłużanie okresu gwarancji na wymienione części/podzespoły nie jest przewidziane przez producenta autobusu, gdyż w praktyce jest rozszerzeniem zakresu udzielonej już gwarancji i rodzi dla niego nieprzewidywalne (niewyliczalne) w momencie złożenia oferty dodatkowe koszty.

Prosimy o usunięcie zapisu z przywołanym wymaganiem.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza zmianę zapisu.

Pytanie 14:

W załączniku nr 5 - istotne postanowienia do umowy w rozdz. II pkt. 11. Jest zapis:

„...Po dwukrotnej naprawie tej samej części zamiennej/podzespołu, jeżeli nadal wykazują one wady, Wykonawca wymieni je na nowe, wolne od wad, w terminie 7 dni roboczych,...”.

Zgodnie z powyższym zapisem, jeżeli dana część zamienna/podzespół ulegnie dwukrotnej awarii, np. raz wystąpi wyciek oleju spod miski olejowej silnika, a kolejny raz uszkodzeniu ulegnie termostat płynu chłodzącego, to Zamawiającemu przysługuje prawo wymiany podzespołu (silnika) na wolny od wad w terminie 7 dni, co nie jest ani racjonalnie uzasadnione, ani możliwe w tak krótkim czasie. Dlatego zwracamy się z wnioskiem o zmianę zapisu na następujący:

„...Po dwukrotnej naprawie tej samej usterki, jeżeli część zamienna/podzespół nadal wykazuje wady, Wykonawca wymieni je na nowe, wolne od wad, w terminie 7 dni roboczych, a w szczególnych przypadkach w terminie uzgodnionym z Zamawiającym...”.

Odpowiedź:

Zamawiający zmieni treść IPU w zakresie II pkt. 11.

Pytanie 15:

W załączniku nr 5 - istotne postanowienia do umowy w rozdz. II pkt. 12. Jest zapis:

„W razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne w następujących wysokościach:

w przypadku przekroczenia terminu wydania pojazdu zastępczego – kara umowna w wysokości 0,5% wynagrodzenia brutto za każdy dzień zwłoki, nie więcej niż 20% wynagrodzenia brutto. ...”

W przywołanej sytuacji kara dyscyplinująca Wykonawcę powinna odnosić się do kosztów wynajmu autobusu zastępczego oraz nie być nadmiernie wysoka, dlatego prosimy o zmianę zapisów jak niżej:

„W razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne w następujących wysokościach:

a) w przypadku przekroczenia terminu wydania pojazdu zastępczego – Zamawiający obciąży Wykonawcę kosztami wynajmu autobusu zastępczego według aktualnie obowiązujących na rynku stawek, nie więcej niż 10% wynagrodzenia brutto.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kar umownych.

Pytanie 16:

W załączniku nr 5 - istotne postanowienia do umowy w rozdz. II pkt. 12. Jest zapis:

„W razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne w następujących wysokościach:

...

d) w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego ze zbywcą z powodu wad rzeczy- kara umowna w wysokości 20 % łącznego wynagrodzenia brutto powiększonego o kwotę wpłaty początkowej.

Łączna maksymalna wysokość wszystkich kar umownych zapłaconych przez Wykonawcę nie może przekraczać 40% wartości wynagrodzenia brutto.”

Wskazane w przywołanym punkcie kary umowne się bardzo wysokie. Prosimy ich obniżenie i zmianę zapisów na następujący:

„W razie niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy Wykonawca zobowiązuje się zapłacić Zamawiającemu następujące kary umowne w następujących wysokościach:

...

d) w przypadku odstąpienia od Umowy przez Zamawiającego ze zbywcą z powodu wad rzeczy- kara umowna w wysokości 10% łącznego wynagrodzenia brutto powiększonego o kwotę wpłaty początkowej. Łączna maksymalna wysokość wszystkich kar umownych zapłaconych przez Wykonawcę nie może przekraczać 20% wartości wynagrodzenia brutto.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kar umownych.