

Ostrowiec Świętokrzyski, 11 sierpnia 2021 r.

Or.271.11.4.2021

Działając na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2021 r. poz. 1129) zwanej dalej ustawa Pzp, Zamawiający: Gmina Ostrowiec Świętokrzyski, ul. Jana Głogowskiego 3/5, 27-400 Ostrowiec Świętokrzyski udostępnia treść zapytań wykonawców wraz z wyjaśnieniami zamawiającego oraz na podstawie art. 137 ust. 1, dokonuje zmiany treści Specyfikacji Warunków Zamówienia w postępowaniu pn: **Dostawa 9 sztuk fabrycznie nowych, niskopodłogowych, niskoemisyjnych, jednoczłonowych autobusów miejskich wyposażonych w silnik DIESEL.**

Pytanie 1

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. II. Opis Przedmiotu Zamówienia, pkt. 5. Wymagania dotyczące spełnienia przepisów, ppkt. d).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego od odstąpienie od wymogu Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ. Nie jest on wymagany dla autobusów miejskich klasy I, w związku z tym nie występuje on jako wymóg konieczny w homologacji.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o konieczności spełnienia przez oferowany autobus wymagań Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Pytanie 2

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. III. Wymagania dotyczące parametrów technicznych, pkt. 1. Opis podstawowych parametrów technicznych, ppkt. 2. Liczba miejsc do przewozu pasażerów.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o potwierdzenie, że w każdym pojeździe ma być wyznaczone miejsce dla jednego wózka inwalidzkiego lub dziecięcego, spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ.

Odp.: Zamawiający potwierdza, że w każdym pojeździe ma być wyznaczone miejsce dla jednego wózka inwalidzkiego lub dziecięcego, spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Pytanie 3

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. III. Wymagania dotyczące parametrów technicznych, Pkt. 1. Opis podstawowych parametrów technicznych, ppkt. 6. Dopuszczalna masa całkowita. Czy Zamawiający dopuści autobus o dopuszczalnej masie całkowitej do 18 745 kg?

Odp.: Zamawiający dopuszcza masę całkowitą autobusu do 19 500 kg. Masa całkowita do 18 745 kg spełnia wymagany parametr techniczny.

Pytanie 4

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 1. Opis parametrów, ppkt. 1. Silnik, ppkt. e).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o odstąpienie od wymogu wyposażenia silnika w system zatrzymywania i ruszania z systemem inteligentnego zarządzania energią.

Z doświadczenia wynika, że w autobusach komunikacji miejskiej zastosowanie takiego systemu nie jest eksploatacyjnie korzystne.

Zastosowanie takiego systemu prowadzi do nadmiernego obciążania wału, w następstwie czego dochodzi do wycierania łożysk wału (panewek), co w konsekwencji ma bezpośredni wpływ nie tylko na krótszą żywotność silnika lecz także na większą awaryjność pozostałych elementów osprzętu silnika takich jak np. stabilizatorów drgań, alternatorów czy rozrusznika.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu silnika wyposażonego w system zatrzymania i ruszania wraz z systemem inteligentnego zarządzania energią, mającego bezpośredni wpływ na obniżenie zużycia paliwa.

Pytanie 5

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 1.2. zbiornik paliwa i zbiornik AdBlue, a)

Czy Zamawiający dopuści zbiornik paliwa wykonany z wytrzymałego tworzywa sztucznego, homologowany i przeznaczony do autobusów komunikacji miejskiej?

Odp. Zamawiający zmienia treści SWZ- Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 1.2. zbiornik paliwa i zbiornik AdBlue, a)

Zamawiający „Dopuszcza następujące rozwiązania: zbiorniki paliwa wykonane z materiału odpornego na korozję: stal nierdzewna i/lub zbiorniki paliwa wykonane z tworzywa sztucznego”.

Pytanie 6

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 1.2. zbiornik paliwa i zbiornik AdBlue, c)

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym będzie możliwość plombowania bezpośrednio na korku wlewu paliwa?

Odp.: W odniesieniu do zapisów Załącznika nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 1.2. zbiornik paliwa i zbiornik AdBlue lit. b i lit. c, Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza następujące rozwiązania: plombowanie wlewu paliwa/Ad Blue lub plombowanie klapki wlewu paliwa/Ad Blue.

Pytanie 7

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 5. Układ kierowniczy, b) oraz Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 16. Kabina kierowcy, a).

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

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu pełnej regulacji pulpitu kierowcy wraz z kołem kierownicy.

Pytanie 8

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 7. Układ hamulcowy, b).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym informacja o załączeniu hamulca przystankowego będzie wyświetlana na desce rozdzielczej w kolorze żółtym?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu rozwiązania, w którym działanie awaryjne hamulca połączone jest z sygnałem akustycznym lub sygnalizacją świetlną (czerwoną) na desce rozdzielczej.

Pytanie 9

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 9. Układ elektryczny, c).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym instalacja elektryczna będzie poprowadzona w kanałach sufitowych?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu instalacji elektrycznej poprowadzonej w tunelach pod dachem autobusu.

Pytanie 10

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 10. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja – ogrzewanie.

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania zamiast grzejników konwektorowych, tylko nagrzewnice które zabudowane są w kanałach z wysoce wydajnym nadmuchem?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu ogrzewania realizowanego przez grzejniki konwektorowe i nagrzewnice wykorzystujące ciepło z układu chłodzenia silnika lub z niezależnego ogrzewania.

Pytanie 11

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 10. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja, d).

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

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu dodatkowej nagrzewnicy w kabinie kierowcy uwzględniającej nawiew powietrza w kierunku kończyn dolnych kierowcy.

Pytanie 12

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 10. Ogrzewanie, wentylacja, klimatyzacja, i).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie rozwiązania, w którym zawartość dodatkowego zbiornika paliwa do zasilania układu ogrzewania będzie przez obsługę na bieżąco monitorowana i uzupełniana bez konieczności jego opomiarowywania i ponoszenia w związku z tym dodatkowych kosztów.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu dodatkowego zbiornika paliwa do zasilania układu ogrzewania o pojemności min. 35 litrów z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej.

Pytanie 13

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 11. Nadwozie, r). Czy Zamawiający dopuści do zastosowania gniazda zaczeów ze zintegrowanymi na stałe zaczeami?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu zaczeu holowniczego z przodu i z tyłu pojazdu (gniazda plus wkręcany zacze).

Pytanie 14

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 11. Oświetlenie, a).

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

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu zastosowania 100% oświetlenia w technologii LED.

Pytanie 15

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 16. Kabina kierowcy, c).

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym przycisk aktywacji (dezaktywacji) układu wypalania filtra DPF zostanie zabudowany albo na pulpicie przednim po lewej stronie albo za kierownicą?

Odp.: W odniesieniu do zapisów Załącznika nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 16. Kabina kierowcy, lit. c, Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza następujące rozwiązania: przycisk aktywacji (dezaktywacji) układu wypalania filtra DPF (o ile filtr taki zainstalowano) umieszczony na lewym parapecie stanowiska pracy kierowcy lub na pulpicie przednim po lewej stronie lub za kierownicą (przycisk ten powinien posiadać zabezpieczenie przypadkowego włączenia).

Pytanie 16

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 16. Kabina kierowcy, f).

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym przyciemnienie górnych części szyby przedniej i szyby bocznej lewej zostanie zrealizowane poprzez ich fabryczne oklejenie specjalnie w tym celu stosowaną, wysokiej jakości folią, której wymiary zostaną ustalone z Zamawiającym?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu zastosowania przyciemnionej górnej części szyby przedniej (szyb przednich) oraz szyby bocznej kierowcy.

Pytanie 17

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 16. Kabina kierowcy, i). Czy Zamawiający dopuści w obrębie kabiny kierowcy, pojedynczy, łatwo dostępny i zamykany schowek podręczny.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu zastosowania co najmniej dwóch schowków (w tym przynajmniej jednego zamykanego na klucz).

Pytanie 18

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 20. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, 1. System detekcji i gaszenia pożarów.

Czy Zamawiający zaakceptuje system przeciwpożarowy oparty na detekcji liniowo-hydrauliczno-pneumatycznej, funkcjonujący niezależnie od zasilania prądem niezależnie od sytuacji w jakiej znajduje się autobus, z środkiem gaśniczym dużo bardziej wydajnym niż zapewniają systemy aerozolowe, którego działanie polega, w przypadku wystąpienia pożaru, na błyskawicznym wytworzeniu bardzo

szczelnej powłoki odcinającej w sposób natychmiastowy dopływ powietrza skutecznie gasząc pożar nie tylko silnika lecz również wszystkich urządzeń znajdujących się w komorze silnikowej, ponadto system spełnia wszystkie pozostałe wymagania Zamawiającego?

Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że system ten, działa zawsze i skutecznie niezależnie od stanu naładowania baterii autobusu, również w przypadku gdy autobusy stoją zaparkowane na zajezdni z wyłączonym prądem, jak również w przypadkach, gdy tuż po kolizji drogowej, służby ratownicze w pierwszej kolejności odcinają prąd w autobusie ze względów bezpieczeństwa, aby uniknąć pożaru w skutek przepięć oraz iskrzenia, a ryzyko wystąpienia pożaru nadal występuje.

Niestety system oparty o sterowanie elektryczne, jakie wymaga Zamawiający w powyższych przypadkach nie zadziała skutecznie lub nawet nie zadziała w ogóle i narazi Zamawiającego na znaczne straty finansowe oraz niebezpieczeństwo pasażerów, którzy mogą stracić przytomność w skutek kolizji lub wypadku i nadal pozostawać w autobusie.

Nasz system przez cały czas jest aktywny i działa skutecznie, stosowany jest od wielu lat w tysiącach sprzedanych również w Europie zachodniej, jednych z najlepiej zaprojektowanych technologicznie autobusach, które pragniemy zaoferować Zamawiającemu, gwarantując najlepszą jakość wykonania i sprawności oferowanych autobusów.

W związku z powyższym prosimy Zamawiającego o dopuszczenie opisanego rozwiązania, jako lepszego i bardziej skutecznego.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje następujący zapis: " Detekcja oparta o pneumatyczny detektor gazowy. Informacja wizualna i dźwiękowa dla kierowcy o aktywacji systemu. Przewód detekcyjny nie może pełnić roli dystrybutora środka gaśniczego. Środek gaśniczy: proszek gaśniczy ABC o zawartości monofosforanu amonowego nie mniejszy niż 87% wg. świadectwa jakości 3.1 EN 10204. System musi działać w temperaturze od (-)40°C, co wynika z certyfikatu zgodnie REG 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ".

Pytanie 19

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 20. Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie, 3. System dozowania oleju.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o zaakceptowanie fabrycznego systemu automatycznych dolewek oleju, który nie posiada pamięci pracy dozownika.

Stosowane fabrycznie w naszych autobusach rozwiązanie jest zintegrowane z komputerem sterującym pracą silnika. Autobus jest wyposażony w odpowiednie czujniki, które rejestrują wszystkie zdarzenia oraz awaryjne sytuacje. W przypadku, kiedy zabraknie oleju w zbiorniku systemu dolewek, na pulpicie kierowcy pojawi się komunikat.

Takie rozwiązanie techniczne pozytywnie wpłynie na użytkowanie pojazdu w długim czasie eksploatacji zapewniając jednocześnie odpowiedni poziom informacji niezbędny do kontrolowania silnika i jego pracy.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu automatycznego dozownika oleju do silnika. System ma posiadać możliwość odczytania zapisanych informacji o dolewkach i nieprawidłowym działaniu oraz ma umożliwiać ustawienie parametrów pracy za pomocą odpowiedniego przenośnego czytnika danych (komputera).

Pytanie 20

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 23. Warunki dodatkowe, ppkt. 2).

W dobie wszechobecnej cyfryzacji oraz w trosce o środowisko naturalne odstąpiliśmy od wersji papierowej dokumentacji technicznej. Prosimy o możliwość dostarczenia kompletnej dokumentacji techniczno-eksploatacyjnej, schematów układów pneumatycznych i elektrycznych, instrukcji napraw wszystkich zespołów, urządzeń i układów stosowanych w autobusie oraz katalogów części zamiennych w wersji online. Wersja online jest przyjazna użytkownikowi, ułatwia wyszukiwanie konkretnych instrukcji a co najważniejsze jest na bieżąco aktualizowana.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje wymaganie, by całość dokumentacji została opracowana w języku polskim i przekazana w 2 (dwóch) kompletach w wersji papierowej oraz 1 (jeden) komplet w wersji elektronicznej na płycie CD/DVD w ogólnodostępnym formacie (np. tzw. PDF z co najmniej aktywnym spisem treści oraz z funkcją wyszukiwania słów w treści).

Pytanie 21

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Pkt. IV. Wymagania dotyczące kompletacji, Pkt. 23. Warunki dodatkowe, ppkt. 4).

Wykonawca dysponuje uniwersalnym, dedykowanym do pracy w warunkach warsztatowych urządzeniem diagnostycznym do diagnostyki cało pojazdowej oferowanych autobusów. Urządzenie spełnia wszystkie wymagania Zamawiającego w zakresie diagnostyki oraz napraw oferowanych autobusów, jednakże odbiega od specyfikacji określonej w punkcie 25, czy w związku z powyższym Zamawiający dopuści dedykowane autobusom urządzenie diagnostyczne/ komputer przenośny wykonawcy.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis dotyczący minimalnych parametrów komputera przenośnego wraz z osprzętem.

Pytanie 22

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 1. Silnik ppkt. i "komora silnika wyposażona w czujnik pożarowy z sygnalizacją ostrzegawczą na pulpicie kierowcy oraz sygnalizacją dźwiękową w przestrzeni pasażerskiej" - czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie , gdzie komora silnika zamiast czujnika wyposażona jest w elektryczną linię detekcyjną? Proponowane rozwiązanie jest seryjnie montowane w naszych pojazdach, jest tańsze od wymaganego i spełnia wszystkie wymagania bezpieczeństwa.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu wyposażenia komory silnika w czujnik pożarowy z sygnalizacją ostrzegawczą na pulpicie kierowcy oraz sygnalizacją dźwiękową w przestrzeni pasażerskiej.

Pytanie 2 3

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 1.2 Zbiornik paliwa i zbiornik Ad Blue ppkt. a,b,c " Zbiornik każdego autobusu musi posiadać następujące cechy: a) zbiornik paliwa wykonany z materiału odpornego na korozję: stal nierdzewna; pojemność co najmniej 200 dm³, b) zbiorniki wyposażony we wlew z błyskawicznym zamknięciem z możliwością plombowania wlewu, c) zbiornik Ad Blue minimum 20 dm³ , klapka wlewu paliwa z możliwością plombowania".

Czy Zamawiający zgodzi się na zastosowanie zbiornika paliwa o mniejszej pojemności tj. 175l, który jest tańszy, ale zapewnia przejechanie wymaganego przez Zamawiającego zasięgu. Poza tym prosimy o zaakceptowania rozwiązania, gdzie zamiast plombowania zbiorników zastosowany będzie zamek. Proponowane rozwiązanie jest od lat stosowane w naszych pojazdach i z powodzeniem sprawdza się podczas codziennej eksploatacji.

Odp.: W odniesieniu do pojemności zbiornika paliwa Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganej pojemności co najmniej 200 dm³.

W odniesieniu do plombowania zbiorników Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza następujące rozwiązania: plombowanie wlewu paliwa/Ad Blue lub plombowanie klapki wlewu paliwa/Ad Blue.

Pytanie 24

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 6 Instalacja pneumatyczna ppkt. b,c " b) ogrzewany, sterowany automatycznie separator oleju, c) podgrzewany osuszacz powietrza". W związku z powyższym wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zaakceptuje automatyczny odolejacz zintegrowany z automatycznym osuszaczem powietrza, gdzie oczyszczanie powietrza odbywa się poprzez filtrację wysokowydajnymi wkładami filtrującymi. Powyższe rozwiązanie jest z powodzeniem stosowane w oferowanych przez nas pojazdach, jest rozwiązaniem sprawdzonym, wygodnym w eksploatacji i serwisowaniu.

Odp.: Zamawiający dopuszcza integrację elementów: ogrzewany, sterowany automatycznie separator oleju oraz podgrzewany osuszacz powietrza.

Pytanie 25

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 7 Układ hamulcowy ppkt. d " d) szybkozłęczące umożliwiające podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza umieszczone w przedniej części pojazdu za zderzakiem przednim" prosimy, aby Zamawiający sprecyzował o jaki rozmiar szybkozłęczacza dokładnie chodzi przykładowo 3/8 czy 1/4 dodatkowo żeński czy męski?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu rozwiązania: szybkozłęczące umożliwiające podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza umieszczone w przedniej części pojazdu za zderzakiem przednim.

Pytanie 26

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 10 Ogrzewanie wentylacja klimatyzacja ppkt. c "minimum 3 nagrzewnice w przedziale pasażerskim" – czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie zintegrowanego urządzenia ogrzewającego zarówno kabinę pasażerską, kabinę kierowcy jak i przednią szybę? . Powyższe rozwiązanie jest z powodzeniem stosowane w oferowanych przez nas pojazdach, jest rozwiązaniem sprawdzonym, wygodnym w eksploatacji i serwisowaniu.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu minimum trzech nagrzewnic w przedziale pasażerskim oraz dodatkowej nagrzewnicy w kabinie kierowcy uwzględniającej nawiew powietrza w kierunku kończyn dolnych kierowcy.

Pytanie 27

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 10 Ogrzewanie wentylacja klimatyzacja ppkt. i „dodatkowy zbiornik paliwa do zasilenia układu ogrzewania o pojemności min. 35 litrów z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej” – czy Zamawiający zgodzi się na zastosowanie zbiornika oleju napędowego o pojemności 215 l na rzecz rezygnacji z dodatkowego zbiornika pieca?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu dodatkowego zbiornika paliwa do zasilenia układu ogrzewania o pojemności min. 35 litrów z możliwością odczytu ilości paliwa na desce rozdzielczej.

Pytanie 28

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 12 Oświetlenie ppkt. c „oświetlenie sufitowe przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy typu LED z trybem pracy 100% z możliwością zredukowania do 50% natężenia światła” – czy Zamawiający zgadza się na zastosowanie rozwiązania, gdzie redukcja natężenia światła w przestrzeni pasażerskiej odbywa się poprzez wygaszenie oświetlenia po prawej stronie pojazdu? W ten sposób eliminowane są refleksy podczas nocnej jazdy, co w znaczący sposób podnosi komfort oraz bezpieczeństwo pracy kierowcy. Proponowane rozwiązanie jest od lat stosowane w naszych pojazdach i z powodzeniem sprawdza się podczas codziennej eksploatacji.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o możliwości zredukowania do 50% natężenia światła w oświetleniu sufitowym przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy.

Pytanie 29

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 16 Kabina kierowcy ppkt. c „przycisk aktywacji (dezaktywacji) układu wypalania filtra DPF na lewym parapecie stanowiska pracy kierowcy, o ile filtr taki zainstalowano (przycisk ten powinien posiadać zabezpieczenie przypadkowego włączenia)” Czy Zamawiający zaakceptuje zabezpieczenie polegające na tym, że kierowca świadomie musi wcisnąć przycisk 3 razy lub w sposób ciągły przez 3 s aby uruchomić funkcję regeneracji filtra DPF?

Odp.: W odniesieniu do zabezpieczenia przypadkowego włączenia przycisku aktywacji (dezaktywacji) układu wypalania filtra DPF, Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, polegające na tym, iż kierowca świadomie musi wcisnąć przycisk 3 razy lub w sposób ciągły przez 3 s, aby uruchomić funkcję regeneracji filtra DPF, lub też inne rozwiązanie zapewniające zabezpieczenie przypadkowego włączenia tego przycisku.

Pytanie 30

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 20 Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie ppkt. 1 „Detekcja oparta o pneumatyczny detektor gazowy”. Prosimy o zaakceptowanie rozwiązania dla elektrycznego detektora. Proponowane rozwiązanie jest seryjnie montowane w naszych pojazdach, jest tańsze od wymaganego i spełnia wszystkie wymagania bezpieczeństwa.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje następujący zapis: „Detekcja oparta o pneumatyczny detektor gazowy. Informacja wizualna i dźwiękowa dla kierowcy o aktywacji systemu. Przewód detekcyjny nie może pełnić roli dystrybutora środka gaśniczego. Środek gaśniczy: proszek gaśniczy ABC o zawartości monofosforanu amonowego nie mniejszy niż 87% wg. świadectwa jakości 3.1 EN 10204. System musi działać w temperaturze od (-)40°C, co wynika z certyfikatu zgodnie REG 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.”

Pytanie 31

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 20 Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie ppkt. 2 „Centralny system automatycznego smarowania (jeżeli pojazd wymaga): Układ smarowania obejmujący wszystkie punkty smarne z autodiagnozą i informacją o diagnozie na pulpicie kierowcy System wyposażony w czujnik niskiego stanu smaru w zasobniku”. W związku z tym, że w oferowanych przez nas pojazdach czynności smarowania podwozia ograniczają się do smarowania raz w roku, podczas przeglądu rocznego zwracamy się z zapytaniem czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie centralnego punktu smarnego, wykorzystywanego raz w roku przy przeglądzie rocznym? Proponowane rozwiązanie wpłynie korzystnie na cenę oferty, będzie rozwiązaniem prostszym w eksploatacji i w żaden sposób nie wpłynie negatywnie na użytkowanie pojazdów.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje następujący zapis: Centralny system automatycznego smarowania (jeżeli pojazd wymaga): Układ smarowania obejmujący wszystkie punkty smarne z autodiagnozą i informacją o diagnozie na pulpicie kierowcy. System wyposażony w czujnik niskiego stanu smaru w zasobniku.

Pytanie 32

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 20 Pozostałe urządzenia, systemy i wyposażenie ppkt. 3 „System dozowania oleju: Automatyczny dozownik oleju do silnika. System ma posiadać możliwość odczytania zapisanych informacji o dolewkach i nieprawidłowym działaniu oraz ma umożliwiać ustawienie parametrów pracy za pomocą odpowiedniego przenośnego czytnika danych (komputera)”. W związku z tym, że chcemy zaoferować fabryczne rozwiązanie, wnosimy o zaakceptowanie fabrycznego systemu automatycznych dolewek oleju nie posiadającego pamięci pracy dozownika. Fabryczne rozwiązanie jest zintegrowane z komputerem sterującym pracą silnika, pojazd posiada odpowiednie czujniki rejestrujące zdarzenia i awaryjne sytuacje, w przypadku braku oleju w zbiorniku oleju systemu dolewek, na ekranie kierowcy pojawi się odpowiedni komunikat tekstowy oraz kontrolka informacyjna. Powyższe rozwiązanie pozytywnie wpłynie na użytkowanie pojazdu w długim czasie eksploatacji oraz zapewni odpowiedni poziom informacji niezbędny do kontrolowania silnika i jego pracy. Dodatkowo zastosowanie fabrycznego dedykowanego systemu ułatwi w przyszłości przeprowadzanie czynności serwisowych, czego nie można zagwarantować w przypadku rozwiązań instalowanych „dodatkowo” przez firmy zewnętrzne.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o wymaganiu automatycznego dozownika oleju do silnika. System ma posiadać możliwość odczytania zapisanych informacji o dolewkach i nieprawidłowym działaniu oraz ma umożliwiać ustawienie parametrów pracy za pomocą odpowiedniego przenośnego czytnika danych (komputera).

Pytanie 33

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 23 Warunki dodatkowe ppkt. 2 „wyposażył Zamawiającego w kompletną dokumentację techniczno-eksploatacyjną, schematy układów pneumatycznych i elektrycznych, instrukcje napraw wszystkich zespołów, urządzeń i układów stosowanych w autobusie oraz katalogi części zamiennych; całość dokumentacji musi być opracowana w języku polskim i przekazana w 2 (dwóch) kompletach w wersji papierowej oraz 1 (jeden) komplet w wersji elektronicznej na płycie CD/DVD w ogólnodostępnej formie (np. tzw. PDF z co najmniej aktywnym spisem treści oraz z funkcją wyszukiwania słów w treści)”. Czy Zamawiający dopuszcza możliwość rozliczania napraw gwarancyjnych z Wykonawcą w elektronicznym systemie gwarancyjnym online udostępnionym bezpłatnie przez Wykonawcę? Elektroniczny system rozliczania gwarancji stanowi w dobie cyfryzacji narzędzie do sprawnego rozliczania wszelkich przypadków gwarancyjnych. Zamawiający z racji uzyskania autoryzacji wewnętrznej nabywa uprawnienia jak i obowiązki co do charakteru współpracy z Wykonawcą a system elektronicznego rozliczania gwarancji jest jego nierozłącznym elementem. Obsługa takiego systemu jest w j. polskim, bezpłatna i nie wymaga od Zamawiającego zakupu żadnych dodatkowych licencji ani aktualizacji. Użytkownik będąc na prawach stacji serwisowej Wykonawcy samodzielnie rozlicza naprawę zgodnie z ustaloną procedurą gwarancyjną Wykonawcy, co określać będzie odrębna umowa. Praktyka rozliczeń gwarancji online jest obecnie obowiązującym standardem współpracy z autoryzowanymi stacjami obsługi dając stronom obopólne korzyści także finansowe wynikające z obrotu pomiędzy stronami w zakresie wykonywania usług gwarancyjnych przez samego Zamawiającego. System taki wprowadzie wymusza na Zamawiającym formalnie zakup części zamiennych, lecz w oparciu o system samofakturowania Zamawiający po wykonaniu wymiany uszkodzonej części otrzymuje zwrot poniesionych nakładów wraz z dodatkowym narzutem wynikającym z uprawnień w ramach autoryzacji wewnętrznej. Rozliczenia odbywają się w oparciu o odroczone terminy płatności z uwzględnieniem kompensat.

Odp.: Zamawiający dopuszcza rozwiązanie polegające na rozliczaniu napraw gwarancyjnych z Wykonawcą w elektronicznym systemie gwarancyjnym online udostępnionym bezpłatnie przez Wykonawcę lub też każdy inny sposób rozliczania napraw gwarancyjnych.

Pytanie 34

W odniesieniu do rozdziału III. Wymagania dotyczące parametrów technicznych pkt. 2. Liczba miejsc do przewozu pasażerów” Po jednym miejscu w każdym pojeździe dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego wraz z urządzeniem przytrzymującym, spełniającym wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ; miejsca usytuowane przy ścianie bocznej autobusu w przestrzeni przy II drzwiach wejściowych; stanowisko do mocowania wózków inwalidzkich wraz z przyciskiem w zasięgu ręki niepełnosprawnego, informującym o zamiarze wysiadania przez osobę niepełnosprawną z informacją na pulpicie kierowcy; stanowisko wyposażone w pas bezpieczeństwa i uchwyt z paskiem pozwalającym przypiąć wózek dziecięcy; pole powierzchni dla pasażerów stojących obliczone zgodnie z regulaminem nr 107 EKG ONZ”

oraz pkt. 3 Liczba drzwi pasażerskich „Troje, otwierane do wewnątrz w układzie 2-2-2, dwuskrzydłowe, o szerokości zgodnie z regulaminem nr 107 EKG ONZ.”. Ze względu na budowę autobusu prosimy o zaakceptowanie rozwiązania z drzwiami II otwieranymi na zewnątrz tj.: drzwi wahadłowe otwierane na zewnątrz z zatraskiem lub drzwi odskokowo-przesuwne, ponieważ z drzwiami otwieranymi do wewnątrz może być problem z uzyskaniem miejsca na wózek przy drzwiach II. W przypadku zastosowania drzwi II otwieranych na zewnątrz to miejsce na wózek liczone jest nawet do rampy. Powyższe rozwiązanie pozwoli na osiągnięcie optymalnej powierzchni pod względem miejsca na wózek, jest stosowane w oferowanych przez nas pojazdach, jest rozwiązaniem sprawdzonym i wygodnym w eksploatacji.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis dotyczący drzwi: „troje, otwierane do wewnątrz w układzie 2-2-2, dwuskrzydłowe, o szerokości zgodnie z regulaminem nr 107 EKG ONZ.”

Równocześnie Zamawiający wyjaśnia, że miejsce dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego wraz z urządzeniem przytrzymującym, spełniającym wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ, ma być usytuowane przy ścianie bocznej autobusu w przestrzeni naprzeciwko II drzwi wejściowych.

Pytanie 35

W odniesieniu do rozdziału IV. Wymagania dotyczące kompletacji pkt. 25 Komputer przenośny ” Wykonawca w ramach zamówienia dokona dostawy komputera przenośnego wraz z osprzętem o następujących minimalnych parametrach: - Ekran min. 15,6” - typ matrycy IPS - Proporcje 16:9 - Kąt widzenia min. 178 stopni - Rozdzielczość 1920 x 1080 px - Pamięć RAM min. 16 GB - Dysk twardy 512 GB SSD - Karta dźwiękowa, audio : zintegrowana, 2 x głośnik, 2 x mikrofon - Karta graficzna – zintegrowana - Procesor – min. 10056 pkt. wg PassMark – CPU MARK na dzień 29.06.2021r. - Kamera 1 MP (720 HD) - Porty – min. USB 3.2 GEN1 x 1, USB 2.0 x 2 USB-C x 1 HDMI x 1 gniazdo mikrofonowo – słuchawkowe (jack 3,5”) - Klawiatura , wskaźniki – QWERTY, wyspowa , touchpad - System operacyjny – Windows 10 lub równoważny - Ładowarka z kablem zasilającym - Gwarancja min. 12 miesięcy - Mysz bezprzewodowa optyczna, zasilana bateriami AA, odbiornik USB - Torba na laptop – kompatybilność – 15,6” , liczba komór 2 , zamek błyskawiczny, pasek na ramię, kolor ciemnoszary lub czarny Uwaga: komputer i jego parametry mają być kompatybilne z dostarczonymi interfejsami oraz zapewniać poprawne działanie programów diagnostycznych z możliwością diagnostyki pojazdu” – czy Zamawiający zaakceptuje komputer przenośny serwisowy będący wyposażeniem z 14” ekranem, bez kamery, który to komputer i jego parametry są kompatybilne z programami diagnostycznymi naszych autobusów? Proponowane rozwiązanie jest od lat stosowane w naszych pojazdach i z powodzeniem sprawdza się podczas codziennej eksploatacji i serwisowaniu.

Odp. Zamawiający podtrzymuje zapis dotyczący minimalnych parametrów komputera przenośnego wraz z osprzętem.

Pytanie 36

Dotyczy SWZ Rozdział 11 pkt 2 ppkt 2.1.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający miał tutaj na myśli art. 108 ust. 1 pkt 4 PZP?

Odp.: Tak chodzi o art. 108 ust. 1 pkt 4 PZP.

Pytanie 37

Dotyczy Załącznik nr 4 do SWZ Rozdział II pkt 5 lit. d

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o rozważenie możliwości wykreślenia wymogu posiadania przez oferowany autobus homologacji typu pojazdu w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego, udzielanej zgodnie z Regulaminem nr 29 EKG ONZ, ponieważ zakres tego Regulaminu obejmuje pojazdy kategorii N, tj. pojazdy zaprojektowane i skonstruowane do przewożenia ładunków, natomiast przedmiotem zamówienia w niniejszym postępowaniu są pojazdy kategorii M3 czyli zaprojektowane i skonstruowane do przewozu osób.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o konieczności spełnienia przez oferowany autobus wymagań Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Pytanie 38

Dotyczy Załącznika nr 4 do SWZ Rozdział II pkt 5 lit. e

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na przedłożenie dokumentu potwierdzającego spełnienie przez oferowany autobus wymagań określonych w Regulaminie nr 66 EKG ONZ w zakresie homologacji dużych pojazdów pasażerskich w momencie dostarczenia autobusów?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis o konieczności spełnienia przez oferowany autobus wymagań Regulaminu nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ.

Pytanie 39

Dotyczy Załącznika nr 4 do SWZ Rozdział IV pkt 1 Lp. 1.2 lit. b)

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zastosowanie klapki wlewu paliwa z możliwością jej plombowania zamiast plombowania wlewu?

Odp.: Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza następujące rozwiązania: plombowanie wlewu paliwa/Ad Blue lub plombowanie klapki wlewu paliwa/Ad Blue.

Pytanie 40

Dotyczy Załącznika nr 4 do SWZ Rozdział IV pkt 1 Lp. 16 lit. d)

Czy Zamawiający dopuści fotel kierowcy podgrzewany z zawieszeniem pneumatycznym i wielostopniową regulacją w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis: „fotel kierowcy podgrzewany z zawieszeniem pneumatycznym i pełną regulacją bezstopniową w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy”.

Pytanie 41

Dotyczy Załącznika nr 4 do SWZ Rozdział IV pkt 1 Lp. 20 ppkt 1

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na system automatycznej detekcji i gaszenia pożarów nie obejmujący zbiorników paliwa zabudowanych poza komorą silnika tj. pomiędzy osiłą przednią, a drzwiami środkowymi?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis: „System automatycznej detekcji i gaszenia pożarów komory silnika i agregatu grzewczego, zabezpieczający następujące komponenty: agregat grzewczy wraz ze zbiornikiem paliwa (o ile zbiornik nie jest zabudowany na dachu pojazdu), pompa wody, sprężarka powietrza”.

Pytanie 42

Dotyczy Załącznika nr 4 do SWZ Rozdział IV pkt 1 Lp. 24 lit. b)

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na nieodpłatne wykonywanie przez Wykonawcę w ramach gwarancji dodatkowych konserwacji poszyci zewnętrznych oraz szkieletu nadwozia i podwozia? Dokumentacja gwarancyjna Wykonawcy przewiduje bowiem obowiązkowe okresowe uzupełnianie konserwacji.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis: „bez konieczności wykonywania dodatkowych konserwacji w trakcie eksploatacji”.

Pytanie 43

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 5 ust.5

Zwracamy się z prośbą o uzupełnienie zapisu o informację w jakiej formie powinna być przekazana zgoda

Zamawiającego na wprowadzenie zmian, np. drogą mailową.

Odp.: Zapisy nie określają formy kontaktu. Zamawiający w tym punkcie nie precyzował sposobu komunikowania się. Dopuszcza każdą prawnie ustanowioną formę komunikowania się.

Pytanie 44

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 7 ust.1 pkt 13

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu usunięcia wad i usterek do 7 dni roboczych?

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu usunięcia wad i usterek do 7 dni roboczych.

Pytanie 45

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 7 ust.3 pkt 6 lit.b)

Zwracamy się z prośbą o wykreślenie z zapisu następującego fragmentu: „lub żądać dostawy przedmiotu umowy po raz drugi”.

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na wykreślenie wnioskowanego fragmentu zapisu.

Pytanie 46

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 9 ust.1

Prosimy o uzupełnienie zapisu informacją dotyczącą wysokości zabezpieczenia należytego wykonania

umowy zgodnie z Rozdziałem 23 pkt 1 SWZ.

Odp.: Zapisy wszystkich elementów dokumentacji przetargowej należy rozpatrywać łącznie. Wysokość zabezpieczenia należytego wykonania umowy została określona w Rozdziale 23 pkt 1 SWZ. Ta sama wartość zostanie uwzględniona w zapisach umowy.

Pytanie 47

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 9 ust.7

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie możliwości przekazania oryginału dokumentu zabezpieczenia należytego wykonania umowy wnoszonego w formie niepieniężnej drogą mailową i/lub pocztową.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje nie wrażliwość na przekazanie oryginału dokumentu zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie niepieniężnej drogą mailową lub/i pocztową.

Pytanie 48

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 10 ust.4

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu do 7 dni roboczych?

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu do 7 dni roboczych.

Pytanie 49

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 11 ust.4 i ust.5

Zwracamy się z prośbą o naliczanie kar umownych od ceny jednostkowej autobusu, którego zwłoka dotyczy.

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę sposobu naliczania kar umownych.

Pytanie 50

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 11 ust.6

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie kary umownej do 0,02%?

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie kary umownej do 0,02%.

Pytanie 51

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 11 ust.9

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na obniżenie kary umownej do 0,05%?

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na obniżenie kary umownej do 0,05%.

Pytanie 52

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 11 ust.11

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na wydłużenie terminu do 5 dni roboczych?

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na wydłużenie terminu do 5 dni roboczych.

Pytanie 53

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 11 ust.14

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o ustalenie maksymalnej łącznej wysokości kar umownych na poziomie 20% łącznego wynagrodzenia brutto określonego w §3 ust. 3.

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę maksymalnej łącznej wysokości kar umownych do poziomu 20% łącznego wynagrodzenia brutto.

Pytanie 54

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 12 ust.1 pkt 8
Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o uwzględnienie także sytuacji związanej z ogłoszeniem stanu epidemii.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy umowne.

Pytanie 55

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 12 ust.4
Prosimy o wykreślenie niniejszego zapisu.

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na usunięcie zapisów określonych § 12 ust.4.

Pytanie 56

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 13 ust.1 pkt 3
Czy Zamawiający dopuści zapis: „gdy Wykonawca jest w zwłoce w stosunku do terminu określonego w niniejszej umowie o co najmniej 14 dni roboczych”?

Odp.: Wnioskowany zapis nie zostanie dopuszczony.

Pytanie 57

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ § 13 ust.1 pkt 8
Z uwagi na to, że zapis jest dla Wykonawcy bardzo niekorzystny, prosimy o jego wykreślenie.

Odp.: Zapis nie zostanie wykreślony.

Pytanie 58

dotyczy Załącznika nr 2 do SWZ
Czy Zamawiający wyrazi zgodę na cesję przysługującej Wykonawcy wierzytelności po wcześniejszym uzyskaniu pisemnej zgody Zamawiającego?

Odp.: Warunek przeniesienia wierzytelności z umowy został określony w § 3 ust.19 Załącznika nr 2 do SWZ.

Pytanie 59

Zamawiający napisał w zał. nr 4, par 4, ustęp 1j:
do obsługi silnika należy dostarczyć urządzenie (licencjonowany program oraz interfejs) umożliwiające dokonywanie diagnozy i regulacji silnika.
oraz w ustępie 2c:
do obsługi skrzyni biegów należy dostarczyć urządzenie (program licencjonowany + interfejs) umożliwiające dokonywanie diagnozy skrzyni biegów.
oraz w ustępie 8c:

interfejs oraz licencjonowane oprogramowanie diagnostyczne umożliwiające pełną diagnozę systemu regulacji wysokości zawieszenia.

oraz w ustępie 10:

Interfejs oraz licencjonowane Oprogramowanie diagnostyczne umożliwiające pełną diagnozę oraz naprawę systemu ogrzewania i klimatyzacji.

oraz w ustępie 14c Zamawiający napisał :

do obsługi drzwi należy dołączyć oprzyrządowanie i oprogramowanie systemu sterowania drzwi (licencjonowany program diagnostyczny z interfejsem).

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza, aby do diagnozy wyżej wymienionych układów dostarczyć jedno urządzenie diagnostyczne, które spełnia wszystkie lub większość podanych funkcji. Proponowane urządzenie służy do diagnozy/ naprawy wielu elementów autobusu.

Odp.: Zamawiający potwierdza, że dopuszcza, aby do diagnozy wyżej wymienionych układów (tj. silnika, skrzyni biegów, systemu regulacji wysokości zawieszenia, systemu ogrzewania i klimatyzacji, systemu sterowania drzwi) dostarczyć jedno lub więcej urządzeń diagnostycznych, które będą spełniały wszystkie podane funkcje.

Pytanie 60

W zał. nr 4 paragraf 19 ustęp 1 Zamawiający napisał:

Udzielenie Zamawiającemu autoryzacji ASO w zakresie umożliwiającym samodzielne wykonywanie przeglądów, napraw i obsługi gwarancyjnej na potrzeby własne Zamawiającego.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wyraża zgodę, aby szczegółowy zakres autoryzacji udzielonej przez Wykonawcę na wykonywanie usług technicznych, napraw gwarancyjnych i pogwarancyjnych autobusów został określony w Projekcie Umowy Serwisowej.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis związany z udzieleniem Zamawiającemu pełnej autoryzacji ASO, zgodnie z zapisami załączników SWZ

Pytanie 61

W zał. nr 4, par. 23, ustęp 2 Zamawiający napisał:

wyposażył Zamawiającego w kompletną dokumentację techniczno-eksploatacyjną, schematy układów pneumatycznych i elektrycznych, instrukcje napraw wszystkich zespołów, urządzeń i układów stosowanych w autobusie oraz katalogi części zamiennych; całość dokumentacji musi być opracowana w języku polskim i przekazana w 2 (dwóch) kompletach w wersji papierowej oraz 1 (jeden) komplet w wersji elektronicznej na płycie CD/DVD w ogólnodostępnym formacie (np. tzw. PDF z co najmniej aktywnym spisem treści oraz z funkcją wyszukiwania słów w treści),

Czy zamawiający akceptuje możliwość udostępnienia dokumentacji w formie online, którą można w każdym momencie pobrać na nośniki elektroniczne typu płyty DVD/CD?

Odp. Zamawiający podtrzymuje wymaganie, by całość dokumentacji została opracowana w języku polskim i przekazana była w 2 (dwóch) kompletach w wersji papierowej oraz 1 (jeden) komplet w wersji elektronicznej na płycie CD/DVD w ogólnodostępnym formacie (np. tzw. PDF z co najmniej aktywnym spisem treści oraz z funkcją wyszukiwania słów w treści).

Pytanie 62

W zał. nr 4, par. 23, ustęp 2 Zamawiający napisał:

przekazał polskojęzyczną wersję dokumentacji zastosowanego w autobusie oprogramowania, przy czym licencje oprogramowania powinny być dostarczone również w postaci w jakiej oryginalnie występują oraz dopuszcza się przekazanie dokumentacji w wersji elektronicznej lub papierowej w języku polskim,

oraz w zał. nr 4, par. 4, ustęp 19 Zamawiający napisał:

Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć pisemne licencje na przekazane oprogramowanie. Wykonawca dołączy do oferty wykaz urządzeń i narzędzi specjalistycznych z podaniem ich numerów katalogowych.

Powszechnie treść licencji jest integralną częścią oprogramowania i nie jest osobno załączona, np. powszechnie użytkowany system operacyjny MS Windows. Prosimy o potwierdzenie, że jako formę dostarczenia licencji Zamawiający zaakceptuje licencję stanowiącą integralną część oprogramowania.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące licencji oprogramowania.

Pytanie 63

W zał. nr 4, par. 2, ustęp 4 Zamawiający napisał:

Autobusy powinny być po pierwszym przeglądzie lub może on być przeprowadzany przez Zamawiającego na koszt Wykonawcy.

Czy zamawiający pisząc o „pierwszym przeglądzie” ma na myśli tzw. przegląd zerowy? Prosimy o potwierdzenie, że kolejne przeglądy wymagane dokumentacją producenta Zamawiający będzie wykonywał na własny koszt.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis: „Autobusy powinny być po pierwszym przeglądzie lub może on być przeprowadzany przez Zamawiającego na koszt Wykonawcy”. Potwierdzamy, że kolejne przeglądy Zamawiający będzie wykonywał na własny koszt. Zamawiający informuje, że jest to niezbędny element konieczny w celu rejestracji pojazdu, która jest po stronie Wykonawcy.

Pytanie 64

W zał. nr 2, par. 10, ustęp 3 Zamawiający napisał:

W ramach udzielonej gwarancji Wykonawca zobowiązuje się w terminie 7 dni od daty pisemnego wezwania Zamawiającego do:

- 1) usunięcia wady fizycznej lub usterki lub*
- 2) dostawy nowego przedmiotu umowy lub dotkniętej wadą lub usterką jego części w przypadku, kiedy samo usunięcie wady lub usterki uniemożliwia użytkowanie przedmiotu umowy zgodnie z jego przeznaczeniem.*

Prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że zapis odnosi się do dni roboczych, tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy.

Odp.: Zapis odnosi się do każdego dnia kalendarzowego.

Pytanie 65

W zał. nr 2, par. 11, ustęp 6 Zamawiający napisał:

W przypadku zwłoki w usunięciu wad stwierdzonych przy odbiorze lub w okresie gwarancji za wady, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 0,05% łącznego wynagrodzenia brutto Wykonawcy określonego w §3 ust. 3 za każdy dzień zwłoki w usunięciu wad licząc od upływu terminu wyznaczonego na ich usunięcie.

Wskazana wysokość kary umownej przez Zamawiającego jest wygórowana, nie znajduje żadnego uzasadnienia ekonomicznego. Ponadto, kara może przekraczać ekwiwalent ewentualnej szkody Zamawiającego, ponieważ w przypadku opóźnionego usunięcia usterki w jednym pojeździe, kara będzie naliczana od wartości wszystkich pojazdów.

W związku z powyższym wnosimy o odpowiednie zmniejszenie kary umownej do wysokości 0,01% łącznego wynagrodzenia netto Wykonawcy.

Dodatkowo prosimy Zamawiającego o potwierdzenie, że zapis odnosi się do każdego dnia roboczego (tj. dni od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wysokości kar umownych. Zapis odnosi się do każdego dnia kalendarzowego.

Pytanie 66

Czy Zamawiający zgadza się na dołączenie do oferty warunków gwarancji producenta, które doprecyzowują zagadnienia związane z udzieloną gwarancją?

Jeżeli nie, czy Zamawiający zgadza się na wyłączenie z gwarancji:

a) materiałów eksploatacyjnych oraz części ulegających zużyciu takich jak:

- klocki hamulcowe,
- normalnie zużywające się tarcze hamulcowe,
- amortyzatory (poza wadami fabrycznymi),
- ogumienie po przebiegu 100 000 km,
- szkło przy uszkodzeniach mechanicznych,
- bezpieczniki,
- diody LED, żarówki, świetlówki,
- pióra wycieraczek,
- akumulatory (poza wadami fabrycznymi),
- wkłady filtrów, 4
- paski klinowe,
- oleje smary i płyny eksploatacyjne,
- wibroizolatory zespołu chłodnic.

b) napraw powstałych w wyniku uszkodzeń na skutek:

- działania czynników zewnętrznych lub atmosferycznych, jak: asfalt kamienie, żwir, grad, osady chemiczne i sól (inne aniżeli używane do zimowego utrzymania dróg), kwasy, soki roślinne itp.,
- uszkodzeń będących wynikiem niewłaściwej eksploatacji oraz będących wynikiem nie podjęcia przez Zamawiającego/Użytkownika w odpowiednim czasie działań naprawczych mających na celu ograniczenie skutków awarii,
- szkód wyrządzonych przez osoby trzecie.

Wykonawca nie jest w stanie określić kosztów skutków napraw wynikających z powyższych uszkodzeń.

Niewykluczenie ww. części eksploatacyjnych, może wiązać się ze wzrostem ceny przedmiotu zamówienia.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy dotyczące gwarancji na całość autobusu – co najmniej 24 miesiące bez limitu kilometrów.

Pytanie 67

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział III pkt. 2 pisze: „Po jednym miejscu w każdym pojeździe dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego wraz z urządzeniem

przytrzymującym, spełniającym wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ; miejsca usytuowane przy ścianie bocznej autobusu w przestrzeni przy II drzwiach wejściowych”.

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym zatoka dla wózka inwalidzkiego lub dziecięcego będzie znajdowała się naprzeciw II drzwi wejściowych.

Odp.: Zamawiający wyjaśnia, że miejsce dla wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego wraz z urządzeniem przytrzymującym, spełniającym wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ, ma być usytuowane przy ścianie bocznej autobusu w przestrzeni naprzeciwko II drzwi wejściowych.

Pytanie 68

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział IV pkt. 1 pisze: *„silnik wyposażony w system zatrzymania i ruszania wraz z systemem inteligentnego zarządzania energią, mający bezpośredni wpływ na obniżenie zużycia paliwa.”*

Prosimy o informację czy Zamawiający oczekuje klasycznego systemu START/STOP czy systemu rekuperacji, np. VERS?

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis: silnik wyposażony w system zatrzymania i ruszania wraz z systemem inteligentnego zarządzania energią, mający bezpośredni wpływ na obniżenie zużycia paliwa. Zamawiający wyjaśnia, że wymagany jest system rekuperacji energii, który przekształca energię kinetyczną w energię elektryczną (rekuperacja) oraz gromadzi ją w celu dalszego wykorzystania podczas eksploatacji autobusu dla obniżenia zużycia paliwa.

Pytanie 69

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział IV pkt. 1.2. pisze: *„zbiornik Ad Blue minimum 20 dm³, klapka wlewu paliwa z możliwością plombowania.”*

Prosimy o informację odnośnie klapki AdBlue, czy też ma być plombowana?

Odp.: Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza następujące rozwiązania: plombowanie wlewu paliwa/Ad Blue lub plombowanie klapki wlewu paliwa/Ad Blue.

Pytanie 70

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział IV pkt. 13 pisze: *„szyba skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana.”*

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga podgrzewanej szyby tylko w I skrzydle I drzwi lub alternatywnie Zamawiający zgodzi się na dopuszczenie podwójnej szyby skrzydła pierwszych drzwi.

Odp.: Zamawiający wprowadza zapis: „szyba każdego skrzydła pierwszych drzwi podgrzewana”.

Pytanie 71

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział IV pkt. 20 pisze: *„1. System detekcji i gaszenia pożarów:*

System automatycznej detekcji i gaszenia pożarów komory silnika i agregatu grzewczego, zabezpieczający następujące komponenty: agregat grzewczy wraz ze zbiornikiem paliwa (o ile zbiornik nie jest zabudowany na dachu pojazdu), pompa wody, sprężarka powietrza, bojler, silnik trakcyjny, o ile zamontowano go centralnie.”

Prosimy o wykreślenie zapisu odnośnie bojlera i silnika trakcyjnego – elementy te nie występują w autobusach zasilanych olejem napędowym.

Odpowiedź udzielona przez Zamawiającego pismem Or.271.11.3.2021 w dniu 04.08.2021 r. w treści poniższej:

„2. Ustala następujący zapis Załącznika 1a do SWZ, pkt 20 - Pozostałe urządzenia, systemy wyposażenie/ 1. System detekcji i gaszenia pożarów: „1. System detekcji i gaszenia pożarów: - System automatycznej detekcji i gaszenia pożarów komory silnika i agregatu grzewczego, zabezpieczający następujące komponenty: agregat grzewczy wraz ze zbiornikiem paliwa (o ile zbiornik nie jest zabudowany na dachu pojazdu), pompa wody, sprężarka powietrza - Detekcja oparta o pneumatyczny detektor gazowy, informacja wizualna i dźwiękowa dla kierowcy o aktywacji systemu, przewód detekcyjny nie może pełnić roli dystrybutora środka gaśniczego, środek gaśniczy: proszek gaśniczy ABC o zawartości monofosforanu amonowego nie mniejszy niż 87% wg. świadectwa jakości 3.1 EN 10204, system musi działać w temperaturze od (-)40°C, co wynika z certyfikatu zgodnie REG 107, system winien być dostarczony z 10-letnim pakietem serwisowym, zawierającym koszty wszystkich przeglądów i materiałów eksploatacyjnych przez okres 10 lat.”

Pytanie 72

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział IV pkt. 1.2. pisze: „zbiornik paliwa wykonany z materiału odpornego na korozję: stal nierdzewna.”

Prosimy o dopuszczenie zbiorników paliwa wykonanych z tworzywa sztucznego. Jest to powszechnie stosowane rozwiązanie na rynku.

Odp.: Zamawiający dopuszcza następujące rozwiązania: zbiorniki paliwa wykonane z materiału odpornego na korozję: stal nierdzewna i/lub zbiorniki paliwa wykonane z tworzywa sztucznego.

Pytanie 73

Zamawiający w załączniku nr 4 do SWZ – rozdział IV pkt. 1.2. pisze: „zbiorniki wyposażony we wlew z błyskawicznym zamknięciem z możliwością plombowania wlewu.”

Prosimy o dopuszczenie klapki wlewu paliwa z możliwością plombowania.

Odp.: Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza następujące rozwiązania: plombowanie wlewu paliwa/Ad Blue lub plombowanie klapki wlewu paliwa/Ad Blue.

Pytanie 74

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza, aby autobus był wyposażony w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej a kabiny kierowcy była klimatyzowana przez tzw. frontbox.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapis: „Klimatyzacja dwustrefowa przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy zainstalowana na dachu autobusu w kompaktowej obudowie:

a) sterowanie klimatyzacją za pomocą zintegrowanego panelu sterowniczego systemu ogrzewania z funkcją regulacji temperatury oraz systemem szybkiego odparowania i osuszania przedniej szyby autobusu,

b) z nadmuchem realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdzielu nadmuchu zimnego powietrza za pomocą przewodów nawiewnych rozmieszczonych w odpowiednich punktach w przestrzeni pasażerskiej oraz nadmuchu ciepłego i zimnego powietrza w miejscu pracy kierowcy, posiadająca moc chłodzącą min. 22 kW.”

Pytanie 75

W § 8 ust. 1 wzoru Umowy stanowiącego załącznik nr.2 do SWZ Zamawiający wskazał, że *wykonawca jest odpowiedzialny i ponosi wszelkie koszty z tytułu strat materialnych powstałych w związku z zaistnieniem zdarzeń losowych i odpowiedzialności cywilnej w czasie realizacji dostawy objętej umową.*

Czy poprzez odpowiedzialność Wykonawcy za straty materialne powstałe w związku z zaistnieniem **zdarzeń losowych** Zamawiający ma na myśli, że Wykonawca przyjmuje na siebie odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania z powodu okoliczności, za które nie można mu przypisać winy?

Ponadto, prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli poprzez przypisanie wykonawcy odpowiedzialności „w związku z zaistnieniem odpowiedzialności cywilnej”.

Odp.: Zamawiający podtrzymuje zapisy umowne. Informuje, że odpowiedzialność cywilna jest odpowiedzialnością za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym lub z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania. Zakres odpowiedzialności wykonawcy określone zostały w zapisach § 8 wzoru umowy stanowiącego załącznik nr 2 SWZ.

Pytanie 76

Czy Zamawiający zgodzi się zmniejszyć karę umowną, o której mowa w §11 pkt. 14 wzoru Umowy z rażąco wysokiej „30% łącznego wynagrodzenia brutto”, na standardowo przyjętą w branży karę w wysokości „10% łącznego wynagrodzenia brutto”?

Kara w wysokości 30% łącznego wynagrodzenia brutto nie tylko jest karą o niespotykanej dotąd wysokości (nawet w przypadku większych przetargów) i dwukrotnie przewyższa zwyczajowo przyjętą stawkę 10%; to dodatkowo kara w takiej wysokości może być podstawą zarzutu rażącego wygórowania kary umownej na gruncie art. 484 §2 KC. Dodatkowo wykonawca zaznacza, że wyższy poziom kar umownych przekłada się bezpośrednio na wysokość cen oferowanych pojazdów, jako że cena pojazdów jest wypadkową wszystkich kosztów i ryzyk związanych z danym kontraktem, a co za tym idzie, samo potencjalne ryzyko wyższych kar przełoży się na wyższy poziom cen pojazdów. 6

Z uwagi na powyższe prosimy o dostosowanie wysokości tej kary do poziomu powszechnie akceptowalnego.

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na zmniejszenie wysokości kary umownej.

Pytanie 77

Wysokość kar umownych zawartych w paragrafie 11 wzoru Umowy, a także wartość zabezpieczenia należytego wykonania umowy naliczana jest od wartości brutto. W ocenie Wykonawcy taki model naliczania kar umownych, przyjmujący jako podstawę wyliczenia kary umownej lub zabezpieczenia od wartości brutto a nie netto, jest sprzeczny z zasadą równego traktowania, do której przestrzegania Zamawiający zobowiązany jest na podstawie art. 7 prawa zamówień publicznych. Wynika to z faktu, że w przypadku wykonawcy zagranicznego, inaczej niż w przypadku wykonawcy krajowego, cena brutto nie obejmuje podatku VAT, a w konsekwencji będzie niższa, niż w przypadku wykonawcy krajowego. W konsekwencji spowoduje to, że kwota zabezpieczenia wnoszonego przez wykonawcę zagranicznego oraz kary umowne przez niego płacone będą niższe niż w przypadku wykonawcy krajowego. Dlatego też wnosimy o zmianę § 11 poprzez zastosowanie jako podstawy naliczania kar umownych oraz ustalania wysokości zabezpieczenia kwoty netto.

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę sposobu naliczenia kar umownych.

Pytanie 78.

W § 12 wzoru Umowy Zamawiający opisuje zmiany umowy.

Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych zmian umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że niżej wymienione zmiany w żadnej mierze nie obligują Zamawiającego do wyrażania zgody na zmiany i zgoda na nie pozostanie nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego. Ewentualne dostosowanie kompletacji pojazdów zgodnie z życzeniem Zamawiającego, czy też choćby drobne zmiany w rozplanowaniu wnętrza autobusów zaproponowane przez Zamawiającego okażą się niemożliwe do zaimplementowania ze względu na fakt, iż umowa takich działań nie dopuszcza.

Na podstawie art. 144 ust. 1 pkt 1 PZP wnosimy o dopuszczenie następujących zmian umowy w sprawie udzielenia zamówienia:

1. w zakresie terminów dostaw, o których mowa w § 2 ust. 1 Umowy, jeżeli niemożność dotrzymania tych terminów wynika z przeszkody wynikającej z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego, bądź z przeszkody niezależnej od Wykonawcy i niemożliwej wcześniej do przewidzenia, w szczególności spowodowanej:

- a) działaniem lub zaniechaniem podmiotu trzeciego, w tym organów państwowych, administracji lub innych, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności;
- b) obiektywnymi uwarunkowaniami produkcyjnymi po stronie Wykonawcy;
- c) okolicznościami siły wyższej, pod którym to pojęciem należy rozumieć jakiegokolwiek zdarzenia, które pozostają poza kontrolą którejkolwiek ze Stron, a w szczególności wojnę, powstania, zamieszki, blokady dróg, strajki, lock-outy, epidemie, pandemie, klęski żywiołowe itp.;

w takim wypadku terminy dostaw mogą ulec wydłużeniu o czas niezbędny do zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy w sposób należyty, nie dłużej jednak niż o okres trwania przeszkody.

2. W zakresie ceny za wykonanie przedmiotu umowy, w przypadku:

- a) zwiększenia bądź zmniejszenia stawek podatku VAT, na podstawie odrębnych przepisów, które wejdą w życie po dniu zawarcia Umowy, a przed wykonaniem przez Wykonawcę świadczenia, po wykonaniu którego Wykonawca jest uprawniony do uzyskania wynagrodzenia - w takim wypadku ceny przewidziane w Umowie mogą ulec odpowiedniemu zwiększeniu bądź zmniejszeniu, jeżeli w wyniku zastosowania zmienionych stawek podatków ulega zmianie kwota należnego podatku.

3. W zakresie określonej w ofercie lub dokumentacji technicznej kompletacji, wyposażenia lub konstrukcji pojazdów, jeżeli:

- a) po podpisaniu Umowy na rynku pojawią się nowe rozwiązania techniczne lub technologiczne, czy też komponenty lub materiały nowszej generacji pozwalające na zmniejszenie czasu realizacji zamówienia lub ograniczenie kosztu eksploatacji pojazdów lub uzyskanie korzystniejszych dla Zamawiającego parametrów technicznych,
- b) zaniechano lub wycofano z produkcji określone materiały lub elementy wskazane w ofercie lub dokumentacji technicznej,
- c) zaistniała konieczność zrealizowania zamówienia przy zastosowaniu innych rozwiązań technicznych lub technologicznych, niż wskazane w ofercie Wykonawcy, gdyby zastosowanie przewidzianych wcześniej rozwiązań groziło niewykonaniem lub wadliwym wykonaniem zamówienia,

- w takim wypadku ceny przewidziane w Umowie mogą ulec odpowiedniemu zwiększeniu bądź zmniejszeniu, jeżeli dokonane zmiany w zakresie kompletacji, wyposażenia lub konstrukcji wpływają na wynagrodzenie należne Wykonawcy. Zwiększenie lub zmniejszenie ceny następuje o kwotę różnicy w stosunku do cen tych materiałów lub wyposażenia, jakie zostały przewidziane pierwotnie w ofercie lub dokumentacji technicznej.

Odp.: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów umownych. Przywołany art. 144 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych dotyczy przetargu ograniczonego. Przedmiotowe zamówienie jest prowadzone w trybie przetargu nieograniczonego.

W związku z wprowadzoną zmianą zapisów SWZ, dokonuje się zmiany terminów określonych w dokumentach zamówienia.

Określony w Rozdziale 17 SWZ „*Termin związania ofertą*” wynosi 90 dni to jest po zmianie **do dnia 5 grudnia 2021 r,**

Określone w Rozdziale 19 SWZ „*Sposób oraz termin składania i otwarcia ofert*” pkt. 1 i 3

- **nowy termin składania ofert to 7 września 2021 r. godzina 10⁰⁰**

- **nowy termin otwarcia ofert to 7 września 2021 r. godzina 11⁰⁰**

- **nowy termin wniesienia wadium – najpóźniej do dnia 7 września 2021 r. godzina 10⁰⁰.**

Ogłoszenie o zmianie powyższych terminów Zamawiający przesłał do Dz.U.U.E w dniu dzisiejszym tj.11.08.2021r..

*Z up. Prezydenta Miasta
Piotr Dasios
Wiceprezydent Miasta
Ostrowca Świętokrzyskiego*