

**WYJAŚNIENIA TREŚCI
SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA XIII**

Dotyczy: postępowania w trybie przetargu nieograniczonego na „dostawę fabrycznie nowych, niskopodłogowych autobusów miejskich przegubowych o napędzie elektrycznym z prawem opcji” - AL.0140.05.2024, opublikowanego w dniu 29.04.2024 r. w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej pod numerem S: 84/2024 – 252859 - 2024.

Działając na podstawie art. 135 ust. 2, w oparciu o ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605), Zamawiający - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, w związku z zapytaniami zgłoszonymi przez Wykonawców dotyczącymi treści SWZ - niniejszym przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami.

PYTANIE 1

Zamawiający w kryteriach oceny ofert przyznaje dodatkowe 2 punkty za rozwiązanie:

13.	Zastosowanie systemu wczesnej detekcji zagrożenia pożarowego baterii trakcyjnych	2	Za zaoferowanie przez Wykonawcę w autobusach rozwiązania, które umożliwi wczesną detekcję zagrożenia pożarowego baterii trakcyjnej działającego na zasadzie wykrywania gazów (np. CO) powstających w początkowym etapie reakcji chemicznych wewnątrz cel baterii przed pojawieniem się ognia i wysokiej temperatury oferta otrzyma 2 pkt. Za zaoferowanie autobusów nie spełniających ww. wymogów, oferta nie otrzyma punktów.
------------	--	----------	--

Zwracamy się z wnioskiem o przyznanie dodatkowych punktów za zaoferowanie przez Wykonawcę w autobusach rozwiązania, które umożliwi wczesną detekcję zagrożenia pożarowego baterii trakcyjnej działającego na zasadzie wykrywania na podstawie pomiaru temperatury ogniwi.

Wskazane rozwiązanie nie powoduje przypadkowej inicjacji działania systemu gaszenia, zapewnia również szybką reakcję wykrywania zagrożenia pożarowego baterii trakcyjnych. Metoda detekcji gazów nie jest jedyną skuteczną metodą detekcji incydentu termicznego (poza detekcją gazów możemy badać temperaturę ogniwi, przyrost temperatury ogniwi, przyrost ciśnienia wewnątrz packu).

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie, jednocześnie modyfikując zapis w ppkt. 2.2.13 w Rozdziale XV SWZ, który otrzymuje brzmienie:

„Za zaoferowanie przez Wykonawcę w autobusach rozwiązania, które umożliwi wczesną detekcję zagrożenia pożarowego baterii trakcyjnej przed pojawieniem się ognia oferta otrzyma 2 pkt. Za zaoferowanie autobusów nie spełniających ww. wymogów, oferta nie otrzyma punktów.”

Pytanie 2

W SWZ, rozdz. XV, pkt. 2.4, L.p.1. Zamawiający opisał metodologię wyliczania gotowości technicznej, licząc ją oddzielnie dla każdego pojazdu w skali kwartału:

1. WYKONAWCA oświadcza, że dostarczone autobusy będą w pełni sprawne i wykonane w sposób gwarantujący wysoki poziom jakości i niezawodności. WYKONAWCA gwarantuje, że liczba występujących ewentualnych usterek objętych gwarancją jakości, pozwoli na uzyskanie wskaźnika gotowości technicznej nie mniejszego niż%.

W ocenie Wykonawcy bardziej miarodajnym, odzwierciedlającym faktyczną gotowość techniczną byłoby zastosowanie metody liczenia gotowości dziennej. Taki sposób liczenia gotowości bardziej oddaje zapewnienie możliwości wykonania zadań przewozowych przez Zamawiającego.

a. Obliczanie wskaźnika gotowości technicznej rozpoczyna się od dnia dostarczenia ZAMAWIAJĄCEMU wszystkich autobusów objętych Umową oraz kończy się po upływie okresu gwarancji na cały autobus, o

której mowa w zał. SWZ roz. XV ust. 2 podpunkt 2.3, L.p.1, w momencie, gdy liczba autobusów pozostających jeszcze w ww. okresie gwarancji zmniejszy się do wartości mniejszej od dziesięciu sztuk. Liczba sprawnych autobusów określana jest przez ZAMAWIAJĄCEGO o godz. 4:00 każdego dnia w postaci raportu potwierdzanego przez WYKONAWCĘ, stanowiącego podstawę do ewentualnego naliczania kary umownej. Wzór druku „Raport dzienny gotowości technicznej” oraz procedura jego potwierdzania przez WYKONAWCĘ zostaną ustalone w trybie roboczym po podpisaniu Umowy. Brak potwierdzenia raportu dziennego w terminie 5 dni roboczych od jego przekazania, będzie traktowany jako akceptujące potwierdzenie ww. raportu.

b. Wskaźnik gotowości technicznej wymagany będzie obliczany na potrzeby niniejszej Umowy serwisowej jako liczba wymaganych sprawnych autobusów do ruchu w odniesieniu do liczby autobusów będących na dany dzień do dyspozycji ZAMAWIAJĄCEGO, przy wykorzystaniu wskaźnika procentowego określonego w zał. SWZ roz. XV ust. 2 podpunkt 2.4, z zaokrągleniem w dół do całkowitej liczby autobusów, spełniającej równocześnie warunek, aby liczba wymaganych sprawnych autobusów do ruchu była mniejsza od liczby autobusów będących na dany dzień do dyspozycji ZAMAWIAJĄCEGO o nie mniej niż dwie sztuki autobusów.

c. Liczba autobusów będących na dany dzień do dyspozycji ZAMAWIAJĄCEGO będzie określana przez ZAMAWIAJĄCEGO, w odniesieniu do liczby wszystkich posiadanych przez ZAMAWIAJĄCEGO autobusów objętych Umową oraz znajdujących się w okresie gwarancji na cały autobus, o której mowa w zał. SWZ roz. XV ust. 2 podpunkt 2.3, L.p.1, poprzez wyłączenie z niej autobusów:

- i. wycofanych z ruchu z powodu konieczności wykonania naprawy powypadkowej, od czasu wycofania ich z ruchu do czasu wykonania naprawy,
- ii. wycofanych z ruchu z powodu konieczności wykonania naprawy w wyniku dewastacji przez pasażerów, uszkodzeń spowodowanych przez osoby trzecie, za których działanie WYKONAWCA nie ponosi odpowiedzialności lub uszkodzeń spowodowanych klęską żywiołową, od czasu wycofania ich z ruchu do czasu wykonania naprawy,
- iii. wycofanych z ruchu w wyniku uszkodzenia systemu kasowników, biletomatów lub innych urządzeń i systemów, zamontowanych w autobusach przez ZAMAWIAJĄCEGO,
- iv. skierowanych na okresowe badania techniczne w SKP – wpis do dowodu rejestracyjnego,
- v. wycofanych z ruchu z innych przyczyn leżących po stronie ZAMAWIAJĄCEGO.

2. ZAMAWIAJĄCY uzna autobus za sprawny technicznie, również w takiej sytuacji, gdy w danym dniu nastąpiło jakiegokolwiek uszkodzenie autobusu przed wyjazdem z Oddziału lub podczas wykonywania zadań przewozowych, a czas usunięcia uszkodzenia lub wyłączenia autobusu z ruchu nie przekroczył 3 godzin od momentu zgłoszenia uszkodzenia przez kierowcę. W przypadku przekroczenia ww. limitu czasu, autobus zostanie uznany za niesprawny technicznie i raport dzienny, zostanie odpowiednio skorygowany

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w przedmiotowych kwestiach z uwzględnieniem udzielonych wcześniej odpowiedzi na pytania w tym zakresie.

Powyższe wyjaśnienia i zmiany są wiążące dla Wykonawców.