



# GMINA MICHAŁOWICE

Reguły, ul. Aleja Powstańców Warszawy 1

05-816 Michałowice

tel.: 22 350 91 91

www.michalowice.pl

e-mail: sekretariat@michalowice.pl

ePUAP: /4ld31qr0t1/SkrytkaESP

Reguły, 6 czerwca 2024 r

**ZP.271.2.4.62.2024**

**Wykonawcy**

biorący udział w postępowaniu

Dot. postępowania o udzielenia zamówienia publicznego nr ZP.271.2.4.2024 na: „**Dostawa dwóch zeroemisyjnych autobusów elektrycznych wraz z ładowarką**”

Zamawiający – Gmina Michałowice informuje, że na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 ze zm.) udziela odpowiedzi na pytania, które na podstawie art. 135 ust. 2 zostały złożone w dniach: 22.03.2024 r.; 25.03.2024 r.; 28.03.2024 r.; 29.03.2024 r.; 02.04.2024 r.; 24.04.2024 r. do ww. postępowania.

#### **Pytanie nr 4**

SIWZ rozdz. XX i Załącznik nr 7, pkt. 4.4 ; Zamawiający określił sposób punktowania w SIWZ poziom zużycia energii, a maksymalny poziom zużycia energii w Załączniku nr. 7. Najwyżej jest punktowane zużycie poniżej 0,60 kWh \1 km. Parametr zużycia ma być ustalony w oparciu o testy przeprowadzone przez niezależny instytut, cyt. : „z Raportu Technicznego drogowego zużycia energii sporządzonego zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, International Association of Public Transport), w wyników metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu E-SORT 2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standardised OnRoad Test, wyd. 2014; UITP Project E-SORT, Cycles for electricvehicles, wyd. 2017 r.), i dotyczyć autobusu w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu”.

Testy o których wspomina w\w cytatach przeprowadza się w ściśle określonych warunkach drogowych w określonej dodatniej temp. Wg. ściśle określonego schematu itp. Taki test nie ma nic wspólnego z rzeczywistymi warunkami drogowymi nie przeprowadza go się zimą a mieszkamy w kraju w, którym panują minusowe temperatury i zima jest czymś normalnym, a nie kaprysem. A jak powszechnie wiadomo w warunkach zimowych pojemność baterii drastycznie spada, należy też włączyć ogrzewanie elektryczne co jeszcze bardziej zmniejszy poziom naładowania baterii a tym samym drastycznie ograniczy dystans jaki pokona pojazd. Zamawiający nie dopuszcza rozwiązania hybrydowego z piecem grzewczym na ON ect. O pozostałych systemach autobusowych mających również bardzo poważny wpływ na stan baterii już nie wspominając. A zużycie przez nie energii nie jest przecież ujęte w trakcie w\w testu. Reasumując E-SORT nie przybliży nas do rzeczywistego zużycia energii a jest jedynie wartością i to wcale nie obiektywną i niemożliwą do powtórzenia w normalnych warunkach drogowych dla pojazdu z napędem elektrycznym poruszającego się zgodnie z prawami fizyki w różnych warunkach pogodowych z włączoną klimatyzacją lub ogrzewaniem, uruchomionymi wszystkimi systemami pokładowymi.

Sprawę prowadzi: Karolina Kulesza

Referat: Zamówień Publicznych

Tel.: 22 350 91 91 wew. 180

Pytanie: Proponujemy Zamawiającemu zastąpienie E-SORT, deklaracją dostawcy o poziomie rzeczywistego zużycia energii oferowanego pojazdu w przybliżonej kompletacji oczekiwanej przez Zamawiającego i taką wartość punktować lub zmienić kryteria punktowania E-SORT.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że oprócz punktowania E-SORT w kryterium oceny ofert oczekuje zgodnie z treścią załącznika nr 7 do SWZ - OPZ pkt 4.4. Magazyn energii lit. b „ilość zmagazynowanej energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusu (w pełni obciążonego) przy zasilaniu elektrycznym w warunkach SORT-2 co najmniej 250 km, bez doładowywania baterii, w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od (-)30oC do (+)40oC przez cały rok w całym okresie gwarancji na magazyn energii.”

Wskazaną wartość należy rozumieć jako deklarowaną przez Wykonawcę gwarancję zasięgu wyrażoną w kilometrach możliwego do jednorazowego przejechania przez oferowany w pełni obciążony autobus elektryczny, liczony od 100% poziomu naładowania baterii trakcyjnych (wyświetlonego na desce rozdzielczej pojazdu) do osiągnięcia zadeklarowanego przez wykonawcę minimalnego bezpiecznego poziomu SoC (State of Charge) baterii trakcyjnych (wyświetlanego na desce rozdzielczej pojazdu lub poprzez dostęp zdalny do baterii autobusów).

Zamawiający wyjaśnia, że przez pełne obciążenie należy rozumieć następujące warunki eksploatacyjne: możliwość użycia wszystkich urządzeń i systemów peryferyjnych zainstalowanych w pojeździe takich jak system klimatyzacyjny, system ogrzewania, wszystkie systemy teleinformatyczne (monitoringu, informacyjne) przy pełnym obciążeniu pasażerami zgodnie z warunkami homologacji typu pojazdu pomnożoną przez średnią masę pasażera (ECE R-107), w całym okresie eksploatacji, niezależnie od warunków eksploatacji.

Zamawiający w Załączniku nr 7 do SWZ Opis Przedmiotu Zamówienia tab. pkt 4.4. dokonuje zmiany na:

„(...) b.1.”. ilość zmagazynowanej energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusu (w pełni obciążonego) przy zasilaniu elektrycznym w warunkach SORT-2 co najmniej 250 km, bez doładowywania baterii, w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od (-)30oC do (+)40oC przez cały rok w całym okresie gwarancji na magazyn energii. (patrz odpowiedź na pytanie nr 4);

b.2. Deklarowany minimalny bezpieczny poziom SoC (State of Charge) baterii trakcyjnych w % (patrz odpowiedź na pytanie nr 4) (...).”

**Pytanie nr 8**

Załącznik Nr 7 do SWZ - OPZ

4.26 System informacji pasażerskiej (SIP), monitoring

I. Autokomputer winien być wyposażony w sterownik umożliwiający zdalne zaprogramowanie przez dostępne moduły łączności poprzez wgranie odpowiednich plików informacji o wszystkich obsługiwanych liniach komunikacyjnych, tj. informacji o trasach, przystankach, odległościach między przystankami, rozkładach jazdy oraz zawartości prezentowanych na tablicach wewnętrznych.

Pytania:

- a) Proszę o potwierdzenie że zadaniem Wykonawcy jest również dostarczenie oprogramowania zajezdniowego, umożliwiającego przygotowania danych rozkładu jazdy dla Autokomputera pojazdowego?
- b) Czy oprogramowanie przygotowania danych RJ powinno zostać wdrożone na serwerze / komputerze udostępnionym przez Zamawiającego, czy też dostarczenie serwera / komputera do przygotowania danych RJ dla pojazdów jest również zakresem tej dostawy?
- c) Czy Zamawiający udostępni dane rozkładu jazdy w formie umożliwiającej ich import, czy też Pracownicy Zamawiającego będą wprowadzać dane RJ do programu przygotowania danych RJ dostarczonego przez Wykonawcę?

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że

- a) oczekuje od Wykonawcy dostarczenia oprogramowania umożliwiającego przygotowanie danych o rozkładzie jazdy dla autokomputera;
- b) oczekuje dostawy serwera z odpowiednimi parametrami, zapewniającymi działanie oprogramowania do przygotowania rozkładu jazdy;
- c) dane do rozkładu jazdy będą wprowadzane do oprogramowania dostarczonego przez Wykonawcę.

**Pytanie nr 9**

Załącznik Nr 7 do SWZ - OPZ

4.26 System informacji pasażerskiej (SIP), monitoring

System centralny i geolokalizacji Pojazdu

- a. Integracja z systemem docelowym
- b. Dostawca zapewnia przestrzeń serwerową dla aplikacji umożliwiających komunikację z pojazdem

Pytania:

Proszę o potwierdzenie, że zakresem dostawy jest również:

- a) Oprogramowanie centralne geolokalizacji pojazdów - czyli System Dyspozytorski - śledzący ruch pojazdów online i pozwalający na ich prezentację na mapie miasta.
- b) Proszę o potwierdzenie że zadaniem Wykonawcy jest dostarczenie serwera / komputera przeznaczonego dla wdrożenia tego oprogramowania geolokalizacji pojazdów - Systemu Dyspozytorskiego, wraz z wymaganą przestrzenią dyskową wystarczającą do działania tego oprogramowania?
- c) Proszę o informację czy zakresem dostawy jest również strona www informacji pasażerskiej - informującej pasażerów o planowanym rozkładzie jazdy autobusów i przewidywanych godzinach odjazdu pojazdów z przystanków uwzględniając ich opóźnienie i przyspieszenie?

**Odpowiedź:**

- a) Zamawiający potwierdza, że oczekuje oprogramowania śledzącego ruch pojazdów w czasie rzeczywistym.
- b) Zamawiający informuje, że oczekuje dostawy serwera z odpowiednimi parametrami, zapewniającymi działanie oprogramowania do geolokalizacji pojazdów. Zamawiający dopuszcza, aby funkcje tę realizował ten sam serwer, który obsługiwał będzie oprogramowanie do edycji

Sprawę prowadzi: Karolina Kulesza

Referat: Zamówień Publicznych

Tel.: 22 350 91 91 wew. 180

rozkładu jazdy (odpowiedź na pytanie Nr 8) jeżeli jego parametry zapewnią obsługę funkcji rozkładu i geolokalizacji.

- c) Zamawiający nie oczekuje przygotowania w ramach zamówienia strony www z informacją dla pasażerów.

#### Pytanie nr 14

Zamawiający zapisał:

Zamawiający w przedmiotowym postępowaniu żąda następujących przedmiotowych środków dowodowych:

1) nieuzupełnianych, służących potwierdzeniu zgodności z kryteriami określonymi w rodz. XIX SWZ: (...)

b) Oświadczenie Wykonawcy lub inny dokument potwierdzający, że oferowane autobusy spełniają warunki Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (Dz.U.U.E.L.2010.304.21 z dnia 20 listopada 2010 z póź.zm.) w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego; (...)

4. Wymagania w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu	Parametr 4
- oferowane autobusy spełniają warunki Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (Dz.U.U.E.L.2010.304.21 z dnia 20 listopada 2010 ze zmianami) w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego.	5
- oferowane autobusy nie spełniają warunku Regulaminu nr 29 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (Dz.U.U.E.L.2010.304.21 z dnia 20 listopada 2010 ze zmianami) w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie pojazdu użytkowego.	0

Prosimy o usunięcie zapisów dotyczących Regulaminu 29 EKG ONZ.

Wnosimy o wykreślenie powyższego punktu SWZ, gdyż wskazany tam Regulamin nr 29 dotyczy pojazdów ciężarowych. Przedmiotem zamówienia jest dostawa autobusów, co oznacza, iż postawione przez Zamawiającego wymagania zawarte w Regulaminach nr 29 nie mogą znaleźć odzwierciedlenia w tym Postępowaniu, albowiem odnoszą się do zupełnie innego typu pojazdów drogowych. Zgodnie z brzmieniem art. 99 ust. 2 Pzp zamawiający opisując przedmiot zamówienia jest zobowiązany przy określaniu jego cech uczynić to w taki sposób, aby były one „związane z przedmiotem zamówienia oraz proporcjonalne do jego wartości i celów”.

W tym miejscu należy wyjaśnić, że Regulamin nr 29 EKG ONZ odnosi się do pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie (zob. pkt 1 Regulaminu nr 29):

#### 1. ZAKRES

Niniejszy regulamin dotyczy pojazdów z oddzielną kabiną kierowcy kategorii N (!) w zakresie ochrony osób przebywających w kabinie.

Pojazd kategorii N zdefiniowany jest w załączniku nr 2 do ustawy Prawo o ruchu drogowym, który w pkt. 2 stanowi:

„Kategoria N: pojazdy samochodowe mające co najmniej cztery koła i zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków, w tym:

- 1) kategoria N1: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą nieprzekraczającą 3,5 t;
- 2) kategoria N2: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 3,5 t, ale nieprzekraczającą 12 t;
- 3) kategoria N3: pojazdy zaprojektowane i wykonane do przewozu ładunków i mające maksymalną masę całkowitą przekraczającą 12 t.”

Tymczasem autobusy, stanowiące przedmiot zamówienia stanowią pojazdy kategorii M. Już więc ta okoliczność wyklucza możliwość dostosowania przedmiotu zamówienia do wymogów z powyżej wskazanego Regulaminu.

Za fakt uznać należy również okoliczność, iż autobusy (będące przedmiotem niniejszego zamówienia) nie pełnią funkcji pojazdów do przewozu ładunku. Pojazdy te służą bowiem do przewozu osób. W Regulaminie nr 29 zawarte są wymagania, których spełnienie zapewnia bezpieczeństwo osób znajdujących się w kabinie kierowcy. Wymagania te uregulowane są w szczególności w celu zabezpieczenia kabiny kierowcy przed zmiążdżeniem przez przewożony ładunek. Już zatem pobieżna analiza wymogów Regulaminu nr 29 prowadzi do wniosku, iż jego treść nie znajduje zastosowania do autobusów, gdyż nie posiadają one kabiny kierowcy oddzielonej od pozostałej części pojazdu analogicznej do tej, która jest w pojazdach ciężarowych.

Wymaganie spełniania określonych w przedmiotowym Regulaminie norm pozostaje więc w całkowitym oderwaniu od przedmiotu zamówienia i czyni spełnienie takich wymagań nadmiernym i nieproporcjonalnym.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że podtrzymuje postanowienia SWZ. Zamawiający zwraca uwagę, że spełnienie przez oferowany pojazd wymagań w zakresie Regulaminu Nr 29 EKG ONZ nie jest warunkiem bezwzględnym, a jedynie kryterium punktowanym. Regulamin dotyczy pojazdów posiadających wydzieloną kabinę kierowcy, a taką kabinę posiadają również autobusy. Potwierdzeniem odniesienia się Regulaminu do autobusów są jednostki certyfikujące autobusy w zakresie tegoż regulaminu jak i producenci posiadający w ofercie autobusy spełniające jego wymagania. Premiowane rozwiązanie w ocenie zamawiającego zwiększa w maksymalnym stopniu bezpieczeństwo pasażerów jak i kierowcy w sytuacjach krytycznych podczas zdarzeń drogowych. W tych przypadkach kierowca jest najbardziej narażony na negatywne skutki zderzenia, a premiowane rozwiązanie ma wpływ na bezpieczeństwo pracy kierowcy, jak również zachowanie się całej konstrukcji autobusu.

#### **Pytanie nr 23**

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

- Średnia prędkość handlowa w km/h
- Odległość trasa – zajezdnia
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km)
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km)
- Dzienny przebieg w km
- Roczny przebieg w km
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km)
- Długość najdłuższego odcinka
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia

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

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że będące przedmiotem zamówienia autobusy mogą być kierowane do obsługi dowolnej linii na terenie Gminy Michałowice i gmin ościennych.

- Średnia prędkość handlowa w km/h: 25-30 km/h
- Odległość trasa – zajezdnia - w zależności od ostatecznego przebiegu trasy
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km) ok. 15 km
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km) - jest jeden punkt ładowania, autobus jest wyposażony we własne ładowarki
- Dzienny przebieg w km: w zależności od ostatecznego przebiegu trasy
- Roczny przebieg w km min. 75.000 km
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km): w zależności od ostatecznego przebiegu trasy
- Długość najdłuższego odcinka: w zależności od ostatecznego przebiegu trasy
- Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia: w zależności od ostatecznego przebiegu trasy

**Pytanie nr 48**

W Zał. 7 do SWZ, rozdz. II, pkt 4.23, Zamawiający napisał:

Zamawiający wymaga również, aby na potrzeby każdego z dostarczanych pojazdów Wykonawca: udzielił Zamawiającemu lub wskazanej jednostce, autoryzacji w zakresie umożliwiającym samodzielne wykonywanie przeglądów, obsług oraz napraw gwarancyjnych, pozagwarancyjnych i pogwarancyjnych pojazdów; Zamawiający dopuszcza rozwiązanie polegające na rozliczaniu napraw gwarancyjnych z Wykonawcą w elektronicznym systemie gwarancyjnym online udostępnionym bezpłatnie przez Wykonawcę lub też inny sposób rozliczania napraw gwarancyjnych. Oraz w Zał. 3 do SWZ, par. 10, ust. 4, pkt 4:

–czynności kontrolne, obsługowe naprawcze oraz materiały eksploatacyjne;

1. Prosimy o potwierdzenie, że w okresie gwarancji przeglądy serwisowe będą wykonywane we własnym zakresie przez Zamawiającego oraz na jego koszt.
2. Prosimy o potwierdzenie, że obsługa okresowa (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. codzienna, tygodniowa, miesięczna, kwartalna itd. będą wykonywane we własnym zakresie przez Zamawiającego oraz na jego koszt.
3. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający w ramach otrzymanej autoryzacji będzie wykonywać bieżącą obsługę BMS, a Wykonawca będzie dostarczać materiały eksploatacyjne do wykonywania tychże.

**Odpowiedź:**

1. Zamawiający potwierdza, że w okresie gwarancji przeglądy serwisowe wykonywane będą we własnym zakresie przez Zamawiającego oraz na jego koszt.
2. Zamawiający potwierdza, że obsługa okresowa (typu kontrola, sprawdzenie), podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. codzienna, tygodniowa, miesięczna, kwartalna itd. będą wykonywane we własnym zakresie przez Zamawiającego oraz na jego koszt.
3. Zamawiający potwierdza, że w ramach otrzymanej autoryzacji będzie wykonywać bieżącą obsługę BMS, a Wykonawca będzie dostarczać materiały eksploatacyjne.

**Pytanie nr 60**

W zapisach wymagań dot. Monitoringu Wizyjnego w pojazdach (załącznik nr 7, OPZ do SWZ), -w pkt.3 – wymagania dot. parametrów technicznych autobusów, w ppkt. 4.26- Monitoring wizyjny, Zamawiający określił wymagania systemowe.

Prosimy o doprecyzowanie i potwierdzenie, że udostępniona zostanie wymagana infrastruktura serwerowa do instalacji oprogramowania do obsługi systemów monitoringu wizyjnego, jeżeli nie to prosimy o potwierdzenie, że wymagana jest dostawa serwera.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że oczekuje dostawy serwera z odpowiednimi parametrami, zapewniającymi obsługę systemu monitoringu. Zamawiający dopuszcza, aby funkcje tę realizował ten sam serwer, który obsługiwał będzie oprogramowanie do edycji rozkładu jazdy (odpowiedź na pytanie Nr 8) oraz geolokalizacji (pytanie nr 9), jeżeli jego parametry zapewnią obsługę funkcji rozkładu, geolokalizacji oraz systemu monitoringu.

**Pytanie nr 62**

Załącznik nr 7, ust II, pkt. 6, ppkt. 6.1.17. - Proszę o informację czy komunikacja usługi VDV 261 będzie realizowana przez usługę GSM. Oferent pragnie zwrócić uwagę na to, że standard VDV 261 wymaga pełnego wsparcia IPv6 - od stacji ładowania, aż do serwera usługi. Z uwagi na to, że operatorzy sieci komórkowych nie wspierają w pełni poprawnie protokołu IPv6 Wykonawca pragnie zwrócić uwagę, że wymagane będzie połączenie z użyciem Ethernetu lub WiFi. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający jest świadomy wymagań związanych z wdrożeniem usługi rekondycjonowania zgodnie ze standardem VDV261 oraz jest w stanie spełnić wymagania dotyczące sieci i urządzeń brzegowych oraz realizacji usługi transmisji danych realizowanej pomiędzy stacją ładowania a serwerem VDV 261.

Zwracamy się z wnioskiem o usunięcie powyższych zapisów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że nie oczekuje realizowania usługi rekondycjonowania, tym samym nie planuje realizacji usługi transmisji danych realizowanej pomiędzy stacją ładowania a serwerem w oparciu o standard VDV 261.

**Pytanie nr 63**

W odpowiedziach na pytanie nr 35 z dnia 12.04.2024, Zamawiający podtrzymał wymóg SWZ dotyczący poręczy z rurek ze stali nierdzewnej.

Pytanie nr 35

W załączniku 7 do SWZ w punkcie 3 tabela 4.12 Zamawiający napisał:

"słupki i poręcze z rurek ze stali nierdzewnej szczerkowanej niewymagające powłoki ochronnej"  
Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie poręczy wejściowych zamontowanych na drzwiach w kolorze żółtym, kontrastującym z otoczeniem.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że podtrzymuje wymagania zawarte w SWZ.

Poręcze zamontowane na drzwiach mają ułatwić wsiadanie i wysiadanie pasażerom, dlatego też muszą być widoczne, a zastosowanie poręczy ze stali nierdzewnej spowoduje, że wtopią się w tło drzwi, co będzie utrudnieniem szczególnie dla osób o obniżonej sprawności.

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie zastosowania poręczy na drzwiach w kolorze żółtym, natomiast poręcze i słupki zamontowane w autobusie będą ze stali nierdzewnej szczotkowanej niewymagające powłoki ochronnej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie poręczy na drzwiach w kolorze żółtym.

Zgodnie z art. 135 ust. 6 ustawy treść zapytań wraz z wyjaśnieniami Zamawiający udostępnia na stronie internetowej prowadzonego postępowania tj. na platformie e-Zamówienia.

Jednocześnie na podstawie art. 137 ust. 1 Zamawiający dokonuje zmiany treści załącznika nr 7 do SWZ „Opis Przedmiotu Zamówienia”.

**Zamawiający dokonuje modyfikacji Załącznika nr 7 do SWZ „Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia”:**

pkt. 4.4. otrzymuje następujące brzmienie:

„(...) b.1.”. ilość zmagazynowanej energii w pojeździe powinna umożliwić przejechanie autobusu (w pełni obciążonego) przy zasilaniu elektrycznym w warunkach SORT-2 co najmniej 250 km, bez doładowywania baterii, w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od (-)30oC do (+)40oC przez cały rok w całym okresie gwarancji na magazyn energii. (patrz odpowiedź na pytanie nr 4);

b.2. Deklarowany minimalny bezpieczny poziom SoC (State of Charge) baterii trakcyjnych w % (patrz odpowiedź na pytanie nr 4) (...).”.

Zamawiający zgodnie z art. 137 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych zamieszcza na platformie e-Zamówienia w dokumentacji postępowania zmieniony Załącznik nr 7 do SWZ „Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia – ZMIANA III”, wprowadzone zmiany zostały oznaczone kolorem czerwonym.

Z poważaniem  
z up. Wójta  
Sekretarz Gminy Michałowice  
/-/  
Wojciech Grzeniewski