

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO  
KOMUNIKACYJNE  
SPÓŁKA Z O.O. w NOWYM SĄCZU  
33-310 Nowy Sącz, ul. Wyspiańskiego 22  
tel. 18 443 88 97 fax 18 443 72 01  
Bank Zachodni WBK S.A. 24 1500 1559 1215 5002 9654 0000  
Ident. 490551170 NIP 734-10-11-801  
KRS 12355 (2)

Nowy Sącz, dnia 13 września 2017r.

Znak sprawy: POO-271-1/17

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o. w Nowym Sączu udziela odpowiedzi na pytania zadane w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego pn. **„Dostawa fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów miejskich spełniających normę emisji spalin EURO 6 w dwóch typach”**, Znak sprawy POO-271-1/17:

**Pytanie 1.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt 3. Podstawowe wymiary i parametry. ppkt. 5 Liczba miejsc wyznaczonych na wózek dziecięcy i wózek inwalidzki oraz Pkt. 7. Przedział pasażerski, ppkt. 6.

Czy Zamawiający dopuści autobus wyposażony w miejsce do przewozu wózka dziecięcego lub inwalidzkiego zgodnie z wymaganiami Załącznika nr 3 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 2.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 1 Nadwozie i podwozie w zakresie ochrony antykorozyjnej, ppkt. 1 oraz Pkt. 1 Wymagania ogólne w zakresie autobusu zasilanego olejem napędowym, ppkt. 1.8 Konstrukcja autobusu i zastosowane rozwiązania.

Czy Zamawiający dopuści autobus, którego konstrukcja nośna, samonośny szkielet podwozia (kratownica, rama), integralnie związany ze szkieletem nadwozia (lub inne rozwiązanie konstrukcyjne), wykonany i zabezpieczony antykorozyjnie, w sposób który zapewni minimum 12 letni okres eksploatacji autobusu?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga 15 letniego okresu eksploatacji.

**Pytanie 3.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), ppkt. 4.5 nadkola, schowek akumulatorów.

Czy Zamawiający dopuści autobus w którym nadkola i schowek akumulatorów zostaną wykonane ze stali o podwyższonej jakości, która jest zabezpieczona antykorozyjnie metodą kateforezy gwarantującej ich wieloletnią, odpowiadającą długości „życia” autobusu, bezproblemową eksploatację?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 4.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 2 Nadwozie, ppkt. 2.

Czy Zamawiający dopuści szyby okien bocznych, pojedyncze, wklejane do nadwozia, o stopniu przyciemnienia 21% zapewniające doskonałą izolację termiczną w dni o dużym nasłonecznieniu?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga aby stopień przyciemnienia szyb był zgodny z zapisami Załącznika nr 1 do SIWZ.

**Pytanie 5.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 2 Nadwozie, ppkt. 3.

Czy Zamawiający dopuści szybę czołową przedniej tablicy kierunkowej, która w oparciu o odpowiednio rozproszony system wentylacji czołowej części autobusu skutecznie zabezpieczona jest przed zaparowywaniem i zamarzaniem?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 6.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 2 Nadwozie, ppkt. 14.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym dostęp do instalacji spryskiwacza szyb, reflektorów, kierunkowskazów będzie możliwy poprzez uchYLENIE jednej wspólnej kłapy, która umożliwia bezpośredni i dostateczny dostęp do ww. urządzeń?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 7.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 3 Silnik, ppkt. 14.

Czy Zamawiający dopuści do zastosowania spełniający wymogi Zamawiającego, certyfikowany przez światowe instytucje certyfikujące (w tym FIA – Międzynarodową Federację Automobilową), system gaśniczy zainstalowany w komorze silnika, którego elementy składowe takie min. jak butla i ilość środka gaśniczego w niej czy ilość dysz gaśniczych są odpowiednio sparametryzowane z objętością komory silnika?

Bardzo wysoka sprawność fabrycznie montowanego systemu gaśniczego nie wymaga jednocześnie montowania dodatkowej sygnalizacji dźwiękowej w przestrzeni pasażerskiej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 8.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 6. Kabina kierowcy, ppkt. 2.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie w którym okienko do sprzedaży biletów będzie jednocześnie spełniać funkcje otworu umożliwiającego zbliżenie karty płatniczej do kasy fiskalnej?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 9.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 6. Kabina kierowcy, ppkt. 4. oraz Pkt. 13. Układ kierowniczy, ppkt. 1

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

Proponowane rozwiązanie jest stosowane powszechnie w autobusach i jest sprawdzone eksploatacyjnie pod względem ergonomicznym. Zapewnia kierowcy komfort pracy oraz bardzo dobrą widoczność zestawu wskaźników w każdym położeniu kąta kierownicy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 10.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 6. Kabina kierowcy, ppkt. 5.5.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym w przestrzeni kabiny kierowcy nie będzie zamykanego schowka na rzeczy osobiste kierowcy, a jedynie miejsce na bezpieczne przewożenie torby kierowcy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.

**Pytanie 11.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 6. Kabina kierowcy, ppkt. 5.7.

Czy Zamawiający dopuści półkę lub schowek do przewożenia co najmniej 1 szt. typowej butelki 0,5l (w pozycji stojącej) oraz uchwyt (podstawkę) umożliwiający bezpieczne (bez zagrożenia dla urządzeń sterujących) postawienie typowej szklanki (kubka) o pojemności do 0,5 l?

**Odpowiedź:**

Zamawiający wprowadza zmianę w pkt. 6.5.7. załącznika nr 1 do SIWZ o następującej treści:

*„w miejsce np. półkę lub schowek do przewożenia co najmniej 1 szt. typowej butelki 0,5 l (w pozycji stojącej) oraz uchwyt (podstawkę) umożliwiający bezpieczne (bez zagrożenia dla urządzeń sterujących) postawienie typowej szklanki (kubka) o pojemności do 0,5 l”.*

**Pytanie 12.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 6. Kabina kierowcy, ppkt. 5.9.

Czy Zamawiający dopuści nad miejscem kierowcy odpowiednio wentylowaną przestrzeń przeznaczoną na sprzęt elektroniczny tj. autokomputer, system monitoringu lub inne wg ustaleń z Zamawiającym?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza wentylowaną przestrzeń na sprzęt elektroniczny z centralnego obiegu powietrza umożliwiający zmniejszenie temperatury schowka.

**Pytanie 13.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 6. Kabina kierowcy, ppkt. 5.11.

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?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 14.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 7. Przedział pasażerski, ppkt.11.

Czy Zamawiający dopuści poręcze pionowe i poziome malowane proszkowo RAL 1004. Rozwiązanie takie nie wymaga umieszczania dodatkowo punktów świetlnych wykonanych w technologii LED na poręczach pionowych. Są one dobrze widoczne dla osób o granicznym polu widzenia, a także rozwiązaniem powszechnie stosowanym w komunikacji miejskiej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wymaga, aby poręcze były wykonane ze stali nierdzewnej.

**Pytanie 15.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 8. Wentylacja, ogrzewanie, klimatyzacja, ppkt. 1.1 oraz Pkt. 6 Kabina kierowcy, ppkt. 5.1

Czy Zamawiający dopuści zależny system ogrzewania i klimatyzacji stanowiska kierowcy zapewniający utrzymanie temperatury min. +15 stopni Celsjusza zimą i do 26 stopni Celsjusza latem wraz z możliwością regulowania temperatury w tym zakresie, zapewniający sterowanie układu ogrzewania i klimatyzacji kabiny kierowcy oraz przestrzeni pasażerskiej niezależnie w postaci ogrzewania i klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej oraz zastosowaniem tzw. „FrontBox-u” dla kabiny kierowcy?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie pod warunkiem spełnienia funkcjonalności, o której mowa w Załączniku nr 1 do SIWZ.

**Pytanie 16.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 8. Wentylacja, ogrzewanie, klimatyzacja, ppkt. 1.2.

Czy Zamawiający dopuści nagrzewnicę sterowaną w sposób bezstopniowy z temperaturą regulowaną stopniowo co jeden stopień?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

**Pytanie 17.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 8. Wentylacja, ogrzewanie, klimatyzacja, ppkt. 2.1.

Czy Zamawiający dopuści stosowany w naszych autobusach konwektorowo-nawiewny system ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, który stosowany jest również w autobusach eksploatowanych przez Zamawiającego?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie.

**Pytanie 18.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 8. Wentylacja, ogrzewanie, klimatyzacja, ppkt. 2.4.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie w którym włączenie klimatyzacji nastąpi w sposób automatyczny po ówczesnym jej aktywowaniu przez kierowcę, gdy temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu przekroczy +22°C oraz włączenie ogrzewania nastąpi w sposób automatyczny po ówczesnym jego aktywowaniu przez kierowcę, gdy temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu spadnie poniżej +5°C? W naszych autobusach system klimatyzacji i ogrzewania w pełni ze sobą współpracuje i dąży do wcześniej zadanej temperatury pracując w pełni automatycznie bez udziału kierowcy, po jego wcześniejszej aktywacji przez kierowcę.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 19.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 9. Drzwi pasażerskie, ppkt. 13.12

Czy Zamawiający dopuści oświetlenie zewnętrzne autobusu przed każdymi drzwiami realizowane za pomocą oświetlenia LED zbudowanego w progach wejściowych drzwi na zewnątrz autobusu?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 20.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 11. Układ pneumatyczny, ppkt. 7.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym wszystkie elementy układu pneumatycznego w naszych autobusach są zabudowane w miejscu oraz zabezpieczone technologicznie w sposób zapewniający ochronę przed środkami do posypywania dróg, gwarantując jego bezawaryjną eksploatację przez cały okres użytkowania autobusów?

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 21.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 15. Układ smarowania.

Czy Zamawiający zaakceptuje autobus, wyposażony w układ centralnego smarowania renomowanego światowego producenta, specjalnie opracowany do naszych autobusów, stosowany w ponad kilkudziesięciu tysiącach wyprodukowanych autobusów z pompą o stałym (nieprogresywnym) minimum 70 bar znamionowym ciśnieniu roboczym i postępowym rozdzielaczem smaru? Układ jest wyposażony w sygnalizację o awarii systemu oraz o rezerwie smaru w zasobniku na pulpicie kierowcy z elektronicznym zapisem pamięci pracy systemu smarowania z możliwością odczytu na

podłączonym komputerze. Zastosowane przez nas rozwiązanie zapewnia lepsze smarowanie wszystkich punktów przedniej osi oraz dopasowuje ilość smaru i częstotliwość smarowania odpowiednio do jej potrzeby. Proponowany układ centralnego smarowania został wybrany do seryjnego stosowania w naszych autobusach po wielu testach i badaniach podobnych układów innych producentów, jako najlepszy, najbardziej wydajny i najlepiej dostosowany do przedniej osi autobusu, której producent zaleca stosowanie smaru gęstego klasy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 22.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 17. Oświetlenie wewnętrzne, ppkt.2.

Czy Zamawiający dopuści oświetlenie wnętrza autobusu w lampy rozmieszczone równomiernie w jednym ciągu wzdłuż pojazdu?

Oświetlenie nie powoduje oślepienia kierowcy także poprzez lusterka wewnętrzne. Jakość oświetlenia gwarantuje wysoki komfort podróżowania i jest powszechnie stosowanym oświetleniem w autobusach komunikacji miejskiej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 23.**

Dotyczy: załącznik Nr 1 do SIWZ POO-271-1/17, Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów wraz z wyposażeniem (dedykowanymi urządzeniami i systemami), Pkt. 18. Instalacja elektryczne, Ppkt.6.

W naszych autobusach stosujemy główny wyłącznik prądu, wyłączający napięcie w całym autobusie, umiejscowiony w komorze akumulatorów. Dodatkowo w kabinie kierowcy umieszczony jest wyłącznik awaryjny, którego główną funkcją jest odłączenie w przypadku sytuacji zagrożenia, znacznej części instalacji elektrycznej i włączenie świateł oświetlenia wnętrza oraz świateł pozycyjnych. Umieszczenie w zasięgu kierowcy głównego wyłącznika prądu, przy jego przypadkowym wyłączeniu w czasie jazdy, powodowałoby bardzo duże zagrożenie bezpieczeństwa związane z wyłączeniem działania wszystkich systemów, w tym np. systemu sterowania przegubem i utrzymania toru jazdy, czy systemów wspomagających pracę układu hamulcowego. Prosimy w związku z tym Zamawiającego o dopuszczenie bezpiecznego rozwiązania, uniemożliwiającego przypadkowe stworzenie zagrożenia.

**Odpowiedź:**

Zamawiający dopuszcza tego typu rozwiązanie.

**Pytanie 24.**

Dotyczy: Specyfikacja Istotnych warunków zamówienia, Pkt. 13. Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty, Ppkt. 2 „ocena techniczna”, T4. Rodzaj zawieszenia przedniego.

W autobusach nowej generacji zasadniczo zmodyfikowano przednie niezależne zawieszenie zmieniając układ drążków reakcyjnych, wyposażając je jednocześnie w dodatkowy amortyzator w celu zmniejszenia obciążeń dynamicznych. To wszystko znacząco zwiększa trwałość zawieszenia, zmniejsza pracochłonność oraz obniża koszty obsługowe, zapewniając tym samym większy komfort jazdy oraz lepsze parametry kinetyczne. W związku z powyższym wnioskujemy do Zamawiającego o wprowadzenie nowego kryterium tj. kryterium niezależnego zawieszenia przedniej osi i potraktowanie zawieszenia niezależnego równorzędnie z zawieszeniem zależnym i przyznania takiej samej ilości punktów.

**Odpowiedź:**

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.

**Pytanie 25.**

Dotyczy: Specyfikacja Istotnych warunków zamówienia, Pkt. 13. Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty, Ppkt. 2 „ocena techniczna”, T8. Podatność obsługowo-serwisowa -szyba przednia.

Wieloletnie doświadczenie w konstruowaniu autobusów miejskich doprowadziło do wypracowania najlepszego rozwiązania (szyba przednia jest dzielona na część górną, szeroką część dolną oraz dwie części boczne) oraz do odchodzenia od rozwiązania dzielenia szyby czołowej pionowym słupkiem. Szyby w autobusach stanowią ważny element konstrukcyjny nadwozia. Szeroka szyba czołowa o szerokości bliskiej szerokości nadwozia, stanowi bardzo dobre usztywnienie szkieletu nadwozia. Szyba podzielona pionowo na dwie części, nie wykazuje tak dobrych własności usztywniających przedniej części nadwozia. Rozwiązanie panoramicznej szyby czołowej bez słupka pionowego, dzielącego szybę na część prawą i lewą zapewnia:

- najlepszą widoczność bez ograniczników pola widzenia,
- szerokie pole czynnego oczyszczania szyby czołowej przez wycieraczki,
- brak martwych obszarów obserwacji,
- usztywnianie nadwozia,
- największą wytrzymałość i bezpieczeństwo przy wywróceniu się pojazdu,
- równomierny nawiew, bez turbulencji nawiewanego, ogrzanego powietrza, pozwalający na wyeliminowanie rosenia i zapewniający dobrą widoczność w każdych warunkach atmosferycznych.

Ponadto:

- po zastosowaniu folii ochronnej w dolnej części szyby, zwiększa się znacząco jej odporność na pęknięcia.

Tym samym maleje liczba wymienianych szyb, a co za tym idzie, koszty ulegają wyraźnemu zmniejszeniu.

Prosimy Zamawiającego o zmianę kryterium i przyznania takiej samej ilości punktów za oceniane kryterium tj. zastosowane rozwiązanie szyby czołowej.

**Odpowiedź:**

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z kryterium T8 Podatność obsługowo-serwisowa -szyba przednia.

– proponowane rozwiązanie ma taką samą ilość punktów – „(...) lub składające się z czterech części (część górna, część dolna środkowa, część boczna lewa, część boczna prawa)”. W związku z powyższym zmiana kryterium jest bezprzedmiotowa.

WICEPREZES ZARZĄDU  
Dyrektor ds. Zarządzania Przewozami

*mgr Sławomir Rybarski*

PREZES ZARZĄDU  
DYREKTOR NACZELNY

*mgr Andrzej Górski*