

ZP.271.19.2022

### **Wszyscy wykonawcy**

postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pn.:  
Rozwój zielonego transportu publicznego w mieście Szczecinek poprzez zakup 5 autobusów  
o napędzie elektrycznym wraz z ładowarkami

### **Wyjaśnienia treści specyfikacji warunków zamówienia**

Miasto Szczecinek na podstawie art. 284 ust. 2, w związku z art. 284 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2022 r. poz. 1710 z późn. zm.) udostępnia treść zapytań wraz z wyjaśnieniami:

#### **Zapytanie 1**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ pkt 40 - Termin i miejsce dostawy autobusów pkt. 1 Zamawiający opisał wymóg” „Dostawa autobusów w terminie do 15 listopada 2023 r”

1.1 Czy Zamawiający dopuści przesunięcie terminu składania ofert o minimum 14 dni?

#### Uzasadnienie:

Ze względu na spory zakres niezbędnych wyjaśnień jakie Wykonawca potrzebuje pozyskać od Zamawiającego przedłużającą się procedurę udzielenia odpowiedzi na zadane do przetargu pytania nie będzie możliwym złożenie rzetelnej oferty. Wykonawca po uzyskaniu odpowiedzi na zadane pytania potrzebuje czasu na doprecyzowanie możliwości technicznych autobusów do nowych wymogów technicznych wynikających z odpowiedzi Zamawiającego. Brak takiej informacji uniemożliwia rzetelną wycenę.

Z uwagi na zrozumienie zakresu prac wynikających z przygotowania rzetelnej oferty wnioskujemy o przesunięcie terminu składania ofert o min.14 dni.

1.2 Czy wydłużenie terminu składania ofert wpłynie również na:

- a) Wydłużenie okresu związania z ofertą o okres wydłużenia procedury przetargowej?
- b) Wydłużenie terminu realizacji zamówienia o okres wydłużenia procedury przetargowej?

1.3 Czy Zamawiający dopuści zmianę terminu dostawy autobusów z obecnie obowiązującego na okres min.11 miesięcy od podpisania umowy?

#### Uzasadnienie:

Procedura przetargowa ze względu na zadawane pytania może ulec zmianie, przez co Wykonawcy zostanie mniej czasu na dostawę autobusów jak obecnie zaplanowano. Wnosimy o zmianę daty dostawy autobusów na okres o: Liczony od zawarcia umowy.

#### **Wyjaśnienie 1**

Zamawiający podtrzymuje termin składania ofert zawarty w SWZ.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że zgodnie z załączonym wzorem umowy oraz SWZ, pkt 40.1 OPZ otrzymuje brzmienie „Dostawa autobusów w terminie do 11 miesięcy licząc od daty podpisania umowy”.

## **Zapytanie 2**

- a. W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ pkt 24 – Instalacja elektryczna pkt. 7) Zamawiający opisał główny wyłącznik prądu sterowany z kabiny kierowcy lub z przodu autobusu w miejscu łatwo dostępnym. W związku z tym, że główny wyłącznik prądu wyłącza wszystkie urządzenia również te sterujące drzwiami, wyłączenie prądu z kabiny kierowcy skutkowałoby unieruchomieniem kierowcy wewnątrz pojazdu bez możliwości wyjścia z niego.

Wnosimy zatem o doprecyzowanie czy główny wyłącznik prądu zlokalizowany w komorze akumulatorów spełni oczekiwania Zamawiającego lub czy oprócz głównego wyłącznika prądu w komorze akumulatorów Zamawiający zaakceptuje awaryjny wyłącznik prądu zamontowany w kabinie kierowcy, który to po użyciu wyłączy wszystkie odbiorniki elektryczne, jednak pozostawi aktywne: sterowanie drzwiami, oświetlenie wewnętrzne i światła awaryjne czyli, wszystkie urządzenia mające wpływ na zabezpieczenie pojazdu, ale umożliwiające bezpieczne przeprowadzenie ewakuacji pasażerów.

- b. W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ pkt 33 – Centralny układ smarowania (jeżeli autobus posiada). pkt.1) Zamawiający opisał wymagany centralny układ smarowania.

W związku z tym, że czynności związane ze smarowaniem podwozia w oferowanych przez nas autobusach przeprowadza się raz w roku, wnosimy o dopuszczenie zastosowania alternatywnego rozwiązania, jakim jest centralny punkt smarny?

### **Uzasadnienie**

Alternatywne rozwiązanie pozytywnie wpłynie na cenę oferowanych pojazdów, a rozwiązanie opiera się na jednym punkcie smarnym zamontowanym w przystępnym miejscu (za przednią klapą). Powyższe rozwiązanie nie posiada w sobie skomplikowanej elektroniki, pompy i innych elementów, które z czasem będą generować dodatkowe koszty eksploatacyjne. Również dostępność centralnego punktu smarnego nie wpłynie negatywnie na czas jaki trzeba będzie poświęcić na przeprowadzanie prac konserwacyjnych, które ograniczą się do wtłoczenia środka smarnego raz w roku natomiast nie wystąpią prace związane z napełnianiem zasobnika smaru, jego czyszczeniem, kontrolowaniem stanu zabrudzenia filtra czy diagnozą serwisową

## **Wyjaśnienie 2**

- a. Tak, Zamawiający dopuszcza rozwiązanie polegające na zastosowaniu awaryjnego wyłącznika prądu zamontowanego w kabinie kierowcy, który to po użyciu wyłączy wszystkie odbiorniki elektryczne, jednak pozostawi aktywne: sterowanie drzwiami, oświetlenie wewnętrzne i światła awaryjne czyli, wszystkie urządzenia mające wpływ na zabezpieczenie pojazdu, ale umożliwiające bezpieczne przeprowadzenie ewakuacji pasażerów.

- b. Tak, Zamawiający dopuszcza alternatywne rozwiązanie polegające na instalacji centralnego punktu smarowego w pojeździe.

### **Zapytanie 3**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ pkt 31 – System automatycznego gaszenia pożaru w komorze agregatu grzewczego, pkt.6) Zamawiający opisał, iż „zaleca się, aby dostęp wizualny do manometru/ów zamontowanego na butlach z środkiem gaśniczym (jeśli występuje) lub detekcyjnych był zapewniony bez konieczności demontażu klap, pokryw, itp., np. poprzez wykonany wziernik”.

W związku z tym, że w oferowanych przez nas pojazdach system gaszenia nie posiada manometrów, gdyż ciśnienie w układzie standardowo wynosi 0, natomiast dopiero po wykryciu pożaru aktywator wzbudza ciśnienie w układzie, wnosimy o rezygnację z powyższego wymogu, gdyż nie ma możliwości modyfikowania powyższego systemu ze względu na ograniczenia homologacyjne.

### **Wyjaśnienie 3**

Zamawiający zmienia zapis OPZ pkt 31. – system automatycznego gaszenia w komorze agregatu grzewczego poprzez wykreślenie pkt 6 o treści:

Zaleca się aby dostęp do manometru/ów zamontowanego na butlach ze środkiem gaśniczym (jeśli występuje), lub detekcyjnych był zapewniony bez konieczności demontażu klap, pokryw, itp., np. poprzez wykonany wziernik.

### **Zapytanie 4**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 9 Zamawiający umieścił następujący wymóg: „Układ kierowniczy ze wspomaganie hydraulicznym lub elektrohydraulicznym, wyposażony w przyłącze diagnostyczne, kolumna kierownicy wraz z pulpitem z pełną regulacją położenia koła kierownicy, regulacja wysokości i pochylenia z pneumatyczną lub mechaniczną blokadą wybranego ustawienia – regulacja ta z funkcją blokady umożliwiającą zmianę ustawień tylko i wyłącznie podczas postoju autobusu”.

Wnosimy o potwierdzenie, że wspomaganie kierownicy ma działać podczas postoju jednak pojazd musi mieć aktywny tryb jazdy tj. położenie wyboru kierunku jazdy na pozycji D.

### **Wyjaśnienie 4**

Tak zamawiający potwierdza, że wspomaganie kierownicy ma działać podczas postoju, pojazd musi mieć aktywny tryb jazdy tj. położenie wyboru kierunku jazdy na pozycji D.

### **Zapytanie 5**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 12 Zamawiający umieścił następujący wymóg pkt.4: „Przewody i zbiorniki powietrza wykonane z materiałów odpornych na korozję lub zabezpieczonych w sposób gwarantujący 15 lat eksploatacji: stopy aluminium, stal nierdzewna, stal zabezpieczona w procesie elektroforezy i pokrywana farbami antykorozyjnymi.”

W związku z tym, że jako producent pojazdów z bogatym doświadczeniem produkcyjnym dopasowujemy elementy wykonane z różnych materiałów wnosimy o potraktowanie zapisu o stali nierdzewnej stosowanej w układzie pneumatycznej jako „zalecany”.

Producenci pojazdów stosują różne rozwiązania w zależności od temperatur i ciśnień panujących w układzie. Dobór jest prowadzony pod kątem optymalizacji produkcji i późniejszej eksploatacji.

Wnosimy o modyfikację powyższego zapisu w taki sposób, że rury oraz elementy układu pneumatycznego wykonane z materiałów gwarantujących co najmniej 10 letnią szczelność oraz odporność na korozję.

#### **Wyjaśnienie 5**

Zamawiający zmienia zapis OPZ pkt 12. – Układ pneumatyczny pkt 4 o treści:

„Przewody i zbiorniki powietrza wykonane z materiałów odpornych na korozję lub zabezpieczonych w sposób gwarantujący 15 lat eksploatacji: stopy aluminium, stal nierdzewna, stal zabezpieczona w procesie elektroforezy i pokrywana farbami antykorozyjnymi.”

poprzez jego zmianę i nadaje mu nową treść:

„Rury oraz elementy układu pneumatycznego wykonane z materiałów gwarantujących co najmniej 10 letnią szczelność oraz odporność na korozję”.

#### **Zapytanie 6**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 16 Zamawiający umieścił następujący wymóg Klimatyzacja pkt. 5.) „Zalecane zastosowanie skraplacza z rurkami miedzianymi, filtry kabinowe wielokrotnego użytku, wykonane z siatki metalowej nierdzewnej lub innego materiału nierdzewnego umożliwiające ich umycie...”

Wnosimy o zaakceptowanie filtrów jednorazowych montowanych w układzie klimatyzacji. Filtry siatkowe wielokrotnego użytku, myte nie gwarantują, żadnego zabezpieczenia przeciwwirusowego.

Uzasadnienie

Ostatnia pandemia covid pokazała jak ważne jest dbanie o bezpieczeństwo pasażerów. Jednorazowe filtry wymieniane regularnie gwarantują bezpieczeństwo podróżnych. W związku z tym wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania gdzie filtry są jednorazowe wykonane z polimerów i celulozy.

#### **Wyjaśnienie 6**

Zamawiający dopuszcza alternatywne rozwiązanie polegające na zastosowaniu filtrów jednorazowych montowanych w układzie klimatyzacji.

#### **Zapytanie 7**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 34 Zamawiający umieścił następujący wymóg: „Jeżeli holowanie autobusu wymaga adaptera łączącego autobus z holem, to wymagane jest wyposażenie autobusu w ten adapter( przedni i tylny)..”

Wnosimy o akceptację rozwiązania, w którym to pojazd wyposażono w gniazda holownicze z przodu i z tyłu pojazdu, natomiast uchwyt holowniczy jest wkręcany. Uchwyt holowniczy znajduje się w pojeździe w kabinie kierowcy.

#### **Wyjaśnienie 7**

Zamawiający akceptuje rozwiązanie, w którym pojazd jest wyposażony w gniazda holownicze z przodu i z tyłu, natomiast uchwyt holowniczy jest wkręcany. Uchwyt holowniczy może znajdować się w dedykowanym miejscu w kabinie kierowcy.

#### **Zapytanie 8**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 27 System monitorowania ciśnienia opon w autobusach, asystent skrętu, pracy kierowcy pkt. 1 i 2 Zamawiający umieścił następujący wymóg: „ Wykonawca wyposaży 5 autobusów w system umożliwiający monitorowanie przez kierowcę ciśnienie ogumienia oraz prezentację tych parametrów na centralnym wyświetlaczu kierowcy. System powinien zawierać czujniki

ciśnienia i temperatury wklejane do wewnętrznej strony opon z możliwością ich przekładania w przypadku wymiany ogumienia lub montowane na wentylu...”.

Wnosimy o akceptację rozwiązania, w którym to pojazd wyposażony jest w fabryczne czujniki ciśnienia zintegrowane z pojazdem.

Powyższe rozwiązanie charakteryzuje się najwyższą niezawodnością, nie wymaga zakupu dodatkowych testerów czy urządzeń kalibrujących i gwarantuje długą bezawaryjną eksploatację a ciśnienie opon można odczytywać na fabrycznym wyświetlaczu zintegrowanym w wyświetlacz komputera pokładowego pojazdu.

#### **Wyjaśnienie 8**

Zamawiający dopuszcza zastosowanie czujników ciśnienia zintegrowane z pojazdem, których status będzie wyświetlany na wyświetlaczu komputera pokładowego.

#### **Zapytanie 9**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 18 Poszycia zewnętrzne Zamawiający opisał materiały z jakich mogą być wykonane elementy poszycia zewnętrznego. W związku z tym, że oprócz akceptowalnych przez Zamawiającego aluminium i tworzyw sztucznych stosujemy również szkło hartowane.

Wnosimy o zaakceptowanie powyższej technologii wykonania poszycia zewnętrznego i kłap, które spełnia wymagania pod kątem odporności na korozję i długoletnią bezobsługową eksploatację. **Wyjaśnienie 9**

Tak, Zamawiający akceptuje wykorzystanie szkła hartowanego do wykonania elementów poszycia zewnętrznego.

#### **Zapytanie 10**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 16 Klimatyzacja ppkt 4 i ppkt 7 Zamawiający umieścił następujące wymagania:” Wydajność klimatyzacji zapewniająca obniżenie temperatury wewnątrz autobusu o min 5o C w stosunku do temperatury zewnętrznej powyżej 28oC” oraz ppkt 7;” Sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego: sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie, 1.1. z płynną, automatyczną regulacją intensywności nadmuchu w przedziale pasażerskim w funkcji temperatury panującej w przedziale pasażerskim, 1.2. z płynną regulacją intensywności nadmuchu w kabinie kierowcy, z możliwością manualnego wymuszenia (włączenia) się systemu klimatyzacji.”

W związku z tym, że pojazdy elektryczne posiadają inną charakterystykę pracy ogrzewania i klimatyzacji, gdzie urządzenia optymalizuje się pod kątem zużycia energii co przekłada się bezpośrednio na realny zasięg pojazdu wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to klimatyzacja sterowana jest automatycznie bez ingerencji kierowcy i pracuje wg. wybranej przez Zamawiającego krzywej temperatur ustalonej na etapie realizacji umowy. Kierowca może mieć możliwość włączenia lub wyłączenia funkcji klimatyzacji jednak wentylacja w pojeździe działa zawsze w zależności od stopnia wilgotności ilości CO2 oraz temperatury wewnętrznej. Siła i kierunek nadmuchu również realizowane bez ingerencji kierowcy co zabezpiecza Przewoźnika przed skargami związanymi ze zbyt intensywnym nadmuchem klimatyzacji. Na stanowisku kierowcy zamontowany wskaźnik temperatury zewnętrznej oraz wewnątrz pojazdu. Stanowisko kierowcy wyposażone w indywidualny pulpit przy pomocy którego kierowca może ustalić temperaturę, kierunek nadmuchu oraz intensywność nadmuchu na swoim stanowisku. Dodatkowo cały układ wyposażony w funkcję szybkiego odparowywania szyb. Powyższe rozwiązanie jest sprawdzonym rozwiązaniem a kilka

propozycje dostępnych krzywych temperatur pozwalają dopasować tryb pracy układu do oczekiwań. Wnosimy o akceptację tego rozwiązania.

#### **Wyjaśnienie 10**

Tak, Zamawiający dopuszcza rozwiązanie polegające na pracy klimatyzacji w trybie automatycznym bez ingerencji kierowcy wg. wybranej przez Zamawiającego krzywej temperatur ustalonej na etapie realizacji umowy.

#### **Zapytanie 11**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 10 Układ hamulcowy pkt 2 Zamawiający umieścił następujący wymóg: ”Hamulec postojowy: działający minimum na oś napędową, uruchamiany bezciężłowo dźwignią zlokalizowaną na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy”.

W związku z tym, że najnowszy system hamulcowy (WABCO II), powszechnie stosowany w autobusach miejskich podczas załączania hamulca przystankowego blokuje wszystkie osie pojazdu wnosimy o zaakceptowanie powyższego rozwiązania.

Jest to rozwiązanie dużo bezpieczniejsze zapewniające lepszą kontrolę nad pojazdem a rozwiązanie z blokowaniem jednej osi pojazdu nie jest już dostępne w oferowanych przez nas pojazdach.

#### **Wyjaśnienie 11**

Tak, Zamawiający akceptuje zastosowanie systemu hamulcowego blokującego wszystkie osie pojazdu.

#### **Zapytanie 12**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 12 Układ pneumatyczny pkt. 5 Zamawiający umieścił następujący wymóg: „Przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza (za pomocą szybkozłącza) ze źródła zewnętrznego, umieszczone z przodu i z tyłu autobusu w miejscu łatwo dostępnym, które pozwoli podłączyć sprężone powietrze z zewnętrznego źródła bez potrzeby demontażu elementów karoserii przy użyciu narzędzi...” Zamawiający wymaga zastosowania szybkozłącza z przodu i tyłu pojazdu umożliwiającego podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza.

W związku z tym, że nie zostało powyższe przyłącze opisane wnosimy o podanie parametrów przyłącza, czy ma to być wtyk męski/żeński oraz rozmiar 1/4, 1/2, 3/8? lub inne stosowane przez Zamawiającego.

#### **Wyjaśnienie 12**

Zamawiający informuje, że należy zastosować przyłącze rodzaju żeńskiego w rozmiarze 1/2.

#### **Zapytanie 13**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 6 Magazyn energii elektrycznej elektrycznego układu napędowego – akumulatory trakcyjne pkt. 8 Zamawiający opisuje wymóg: ”Magazyny energii elektrycznej mają zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji (minimum 7 lat) pojemność energetyczną na poziomie minimum 80% ich wartości nominalnej (początkowej). W przypadku niezachowania wymaganego minimalnego poziomu pojemności energetycznej Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich naprawy lub wymiany na nowe.”

Czy Zamawiający miał na myśli wyposażenie magazynów energii w dostępną pojemność zapewniającą wymagane zasięgi minimalne tj. 240 km na jednym ładowaniu przez okres minimum 7 lat, której to poziom będzie nie mniejszy niż 80% względem nominalnie udostępnionej energii na początku eksploatacji autobusu?

Wnosimy o modyfikację powyższego zapisu na rzecz gwarancji zasięgu w każdych warunkach temperaturowych przez okres minimum 7 lat nie determinując przy tym strategii zarządzania sprawnością baterii.

### **Wyjaśnienie 13**

Zamawiający zmienia zapis OPZ pkt 6. – Magazyn energii elektrycznej elektrycznego układu napędowego- akumulatory trakcyjne, pkt 8 o treści:

”Magazyny energii elektrycznej mają zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji (minimum 7 lat) pojemność energetyczną na poziomie minimum 80% ich wartości nominalnej (początkowej). W przypadku niezachowania wymaganego minimalnego poziomu pojemności energetycznej Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich naprawy lub wymiany na nowe.”

poprzez jego zmianę i nadaje mu nową treść:

„Magazyny energii elektrycznej mają zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji (minimum 7 lat ) wymaganego zasięgu przebiegu autobusów na pełnym jednym ładowaniu w każdych warunkach temperaturowych. W przypadku niezachowania wymaganego zasięgu przebiegu autobusów na pełnym ładowaniu magazynów energii w okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest do naprawy lub wymiany akumulatorów trakcyjnych na nowe.”

### **Zapytanie 14**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 25 Okna i szyby pkt 9 Zamawiający opisuje wymóg: „Elektrycznie ogrzewana szyba czołowa przedniej tablicy kierunkowej lub inne rozwiązanie zapobiegające parowaniu”. Zamawiający wymaga zastosowania elektrycznie ogrzewanej szyby czołowej oraz szyby wyświetlacza kierunkowego.

W związku z tym, że w naszych pojazdach okno tablicy kierunkowej ogrzewane jest nadmuchem ciepłego powietrza wnosimy o rezygnację z wymogu stosowania elektrycznie ogrzewanej szyby wyświetlacza kierunkowego.

Proponowane przez nas rozwiązanie sprawdza się doskonale od momentu, gdy oferujemy nową generację pojazdów i jeszcze nie zdarzyło się aby występował efekt szronienia/parowania okna wyświetlacza kierunkowego.

### **Wyjaśnienie 14**

Tak, Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania polegającego na ogrzewaniu tablicy kierunkowej nadmuchem ciepłego powietrza.

### **Zapytanie 15**

W Załączniku – „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA OPZ w punkcie 21 Siedzenia pasażerskie w pkt. 4 Zamawiający opisuje wymóg: „Kolor siedziska fotela Wykonawca uzgodni z Zamawiającym po podpisaniu umowy na dostawę 5-ciu autobusów elektrycznych. Stelaż fotela wykonany ze stali nierdzewnej zgodny z kolorystyką wnętrza autobusu”.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie fabrycznego rozwiązania wykonawcy polegającego na zastosowaniu stelaży foteli wykonanych ze stali odpornej na korozję dzięki poddaniu ich pełnemu procesowi kateforezy zanurzeniowej?

Uzasadnienie:

Stelaże siedzisk poddawane są temu samemu procesowi ochrony antykorozyjnej co kompletne szkielety autobusu gwarantując min. 15 lat eksploatacji w każdych warunkach

drogowych. Stelaże siedzisk nie są tak podatne na warunki drogowe jak podwozie pojazdu, co gwarantuje ich odporność antykorozyjną przez cały okres eksploatacji autobusów.

**Wyjaśnienie 15**

Tak, zamawiający akceptuje zastosowanie rozwiązania wykonawcy polegającego na zastosowaniu stelaży foteli wykonanych ze stali odpornej na korozję dzięki poddaniu ich pełnemu procesowi kataforezy zanurzeniowej.

**Zapytanie 16**

Dotyczy punktu 28 Elektroniczne systemy informacji pasażerskiej podpunkt 3.2 Tablica wewnętrzna boczna.

W zapisach specyfikacji brak informacji o parametrach technicznych tablicy w związku z tym prosimy o dopuszczenie tablicy bocznej o parametrach: przekątna matrycy min. 37", rozdzielczość 1920x540, jasność 700cd/m<sup>2</sup>.

**Wyjaśnienie 16**

Tak, zamawiający akceptuje zastosowanie tablicy bocznej o parametrach: przekątna matrycy min. 37", rozdzielczość 1920x540, jasność 700cd/m<sup>2</sup>.

**GLÓWNY SPECJALISTA**  
ds. zamówień publicznych  
*mgr inż. Tomasz Kolosowski*