

sygnatura postępowania: ZP/2/PN/2019

WYJAŚNIENIE nr 8 do TREŚCI SIWZ

dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego na podstawie art. 134 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych w trybie przetargu nieograniczonego (zamówienia sektorowe) o wartości szacunkowej przekraczającej kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 PZP (443 000 euro) na **Dostawę autobusów elektrycznych i systemu ładowania na rzecz Miejskiego Zakładu Komunikacji w Malborku Sp. z o.o.**

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 ustawy z dn. 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2018, poz. 1986 ze zm.), Zamawiający przekazuje treść zapytań z odpowiedziami:

Pytania z dn. 17/10/2019:

Pytanie nr 1:

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Wymagania techniczne, ppkt. 1.4 Wysokość

Czy w przypadku braku ograniczeń po stronie infrastruktury drogowej Zamawiający dopuści autobus o wysokości 3400mm?

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający dopuści autobus o wysokości 3400mm.

Pytanie nr 2:

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Pkt. 6. Układ chłodzenia i ogrzewania, ppkt. 6.1. parametry ogólne.

Jedną z najistotniejszych kwestii i zarazem wyzwaniem w autobusie elektrycznym, jest sprawne zarządzanie energią elektryczną zgromadzoną w bateriach trakcyjnych, do utrzymania odpowiedniego komfortu termicznego w przedziale pasażerskim oraz w kabinie kierowcy. W celu optymalizacji zużycia energii elektrycznej na cele ogrzewania oraz klimatyzacji autobusu, nasi inżynierowie po wieloletnich testach przygotowali rozwiązaniem polegające na w pełni automatycznym zarządzaniu komfortem termicznym w przestrzeni pasażerskiej. System w swojej logice analizuje temperaturę zewnętrzną

i wewnętrzną oraz sprawdza ilość pasażerów w autobusie, dobierając w ten sposób najlepsze parametry komfortu oraz optymalizując zużycie energii elektrycznej poprzez płynne sterowanie agregatami odpowiedzialnymi za ogrzewanie, wentylację oraz klimatyzację. W związku z tym, iż system wykorzystuje parametry z odczytu przebiegu krzywej histerezy, nie ma konieczności

programowania stałych wartości temperatury w przestrzeni pasażerskiej. Wentylacja przestrzeni pasażerów odbywa się za pośrednictwem trzech wysoce wydajnych wentylatorów zintegrowanych z agregatem

klimatyzacji zabudowanym na dachu pojazdu. Kierowcy udostępnia się możliwość podwyższenia lub obniżenia przebiegu linii komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej o 2°C, istnieje również możliwość wyłączenia klimatyzacji na przestrzeń pasażerską przez kierowcę. Moc układu klimatyzacji została dobrana optymalnie pod względem wydajności i zużycia energii, dysponując mocą chłodniczą 23kW. Klimatyzacja miejsca pracy kierowcy jest zintegrowana z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej, natomiast kierowca posiada możliwość osobnego wystawiania temperatury w kabinie.

W związku z powyższym, czy Zamawiający dopuszcza:

- zastosowanie zautomatyzowanego układu wentylacji, ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej?

oraz

- nagrzewnicy frontowej miejsca pracy kierowcy zintegrowanej z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej?

Odpowiedź na pytanie nr 2:

- Powyższy opis działania systemu spełnia oczekiwania zamawiającego w zakresie regulacji w związku z tym Zamawiający dopuszcza zastosowanie zautomatyzowanego układu wentylacji, ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej.

-Zamawiający dopuszcza zastosowanie nagrzewnicy frontowej miejsca pracy kierowcy zintegrowanej z klimatyzacją przestrzeni pasażerskiej.

Pytanie nr 3:

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Pkt. 8. Nadwozie, ppkt. 8.6 Okna

Czy Zamawiający dopuści szyby boczne i tylna o stopniu przyciemnienia 21% zapewniające doskonałą izolację termiczną w dni o dużym nasłonecznieniu?

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Zamawiający dopuszcza szyby boczne i tylną o stopniu przyciemnienia min. 21%.

Pytanie nr 4:

Dot. SIWZ, Rozdział 2 – warunki udziału w postępowaniu, pkt 1.1.3 oraz Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych ,Pkt. 1. Podstawowe dane techniczne, ppkt. 1.7 Wymagania ogólne, ust. 2)

W związku z faktem, iż w ostatnich latach dostawy autobusów z alternatywnymi napędami – zarówno elektryczne, wodorowe czy nawet gazowe - realizowane były stosunkowo rzadko, zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku zdolności technicznej lub zawodowej i nadanie mu następującego brzmienia:

„Za Wykonawcę spełniającego warunki udziału w postępowaniu zostanie uznany Wykonawca, który wykaże, że wykonał (tj. zakończył) należycie, w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, co najmniej jedną dostawę obejmującą co najmniej 3 autobusy miejskie niskopodłogowe o napędzie elektrycznym zasilanym z magazynów energii (bez silnika spalania wewnętrznego) lub autobusy w których układ napędowy jest wspomagany silnikiem elektrycznym;
Za zakończoną dostawę trzech autobusów uznaje się również zakończoną dostawę trzech autobusów w ramach umowy obejmującej dostawę większej liczby pojazdów, której należyte wykonanie zostało potwierdzone”.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Pkt. 1. Podstawowe dane techniczne, ppkt. 1.7 Wymagania ogólne, ust. 2) otrzymuje brzmienie: „Oferowany autobus nie może być prototypem i musi znajdować się w bieżącej ofercie sprzedaży oraz być dostarczony do użytkowników w podobnej kompletacji, w co najmniej 3 egzemplarzach. Za autobus o podobnej kompletacji (do oferowanych) uznaje się autobus o tych samych wymiarach zewnętrznych, wyposażony w zespół napędu elektrycznego tego samego producenta.

Pytanie nr 5:

Dot. Załącznik nr 1.1 do SIWZ, Opis Przedmiotu Zamówienia autobusów elektrycznych, Pkt. 2 Układ napędowy, ppkt. 2.4 Baterie i ładowanie

Czy zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania systemu ładowania baterii trakcyjnych poprzez pantograf zabudowany na dachu autobusu ?

Takie rozwiązanie zapewnia większą bezawaryjność procesu ładowania i większe uniezależnienie się od niesprzyjających warunków atmosferycznych.

W przypadku awarii ładowarki pantografowej lub braku prądu, możliwe jest odłączenie, grawitacyjne opuszczenie pantografu zabudowanego na dachu pojazdu i odjazd autobusu - tym samym odblokowanie stanowiska.

Kolejną zaletą jest mniejsza wrażliwość na opady śniegu. Pokrycie dachu autobusu grubą warstwą śniegu, uniemożliwia ładowanie przy pomocy pantografu odwróconego.

Prosimy o ponowne rozważenie możliwości zastosowania systemu ładowania baterii trakcyjnych poprzez pantograf zabudowany na dachu autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający nie dopuści autobusu z systemem ładowania baterii trakcyjnych poprzez pantograf zabudowany na dachu autobusu. Wyklucza to zamawiany odrębnie system szybkiego ładowania baterii trakcyjnych.

