

Włocławek, dnia 10.12.2021 r.

Zamawiający:

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne Spółka z o.o.
ul. Rysia 3
87-800 Włocławek

Odpowiedzi na pytania dotyczące wyjaśnień treści SWZ

Wszyscy zainteresowani

W związku z zadaniem przez jednego z Wykonawców pytaniem:

Dotyczy: „Dostawa nowych autobusów elektrycznych klasy MAXI oraz ładowarek dwufunkcyjnych-dwustanowiskowych dla Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego we Włocławku”

Oznaczenie sprawy: NE/EZP-I/1/2021

Na podstawie art. art. 135 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych zwracamy się z prośbą o udzielenie wyjaśnień dotyczących treści specyfikacji w ww. przetargu.

Pytanie 1

Dotyczy: Specyfikacja Warunków Zamówienia, Rozdział 7. Warunki udziału w postępowaniu, pkt. 4) zdolność techniczna i zawodowa, a).

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej i uznania warunku za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że w ciągu ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert wykonał należycie co najmniej 1 zamówienie, polegające na dostawie minimum trzech fabrycznie nowych autobusów z napędem elektrycznym lub fabrycznie nowych autobusów, których układ napędowy wspomagany jest silnikiem elektrycznym.



Wykonawca wnosi o liberalizację warunku udziału w postępowaniu w sposób, który umożliwi zagwarantowanie w prowadzonym postępowaniu konkurencyjności na wysokim poziomie, przy jednoczesnym zagwarantowaniu osiągnięcia przez Zamawiającego oczekiwanych celów. Takie sformułowanie warunku pozwoliłoby na zwiększenie konkurencyjności postępowania poprzez umożliwienie złożenia ofert większej liczbie wykonawców, którzy posiadają w swej ofercie pojazdy zasilane energią elektryczną, ale w okresie ostatnich 5 lat przed terminem składania ofert w niniejszym postępowaniu, nie realizowali tego typu dostaw. Równoległe do ww. warunku Zamawiający zobowiązać może Wykonawców do udowodnienia, że oferowane autobusy nie są prototypami i są eksploatowane w komunikacji miejskiej.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 1:

Podtrzymujemy zapisy SWZ.

Pytanie 2

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, IV. Układ hamulcowy, pkt. 6.

Czy Zamawiający dopuści autobus wyposażony w hamulce ręczny i przystankowy, które skutecznie zabezpieczają autobus przed jego staczaniem się przy podjeździe lub zjeździe z góry?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 2:

Podtrzymujemy zapisy SWZ.

Pytanie 3

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, VII. Monitoring ciśnienia ogumienia.

Z uwagi na stosowane, sprawdzone techniczno-konstrukcyjne fabryczne rozwiązanie w naszych autobusach, prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie systemu monitorowania ciśnienia i temperatury opon, z czujnikami ciśnienia i temperatury umieszczonymi bezpośrednio przy wentylu powietrza na feldze wewnątrz koła.

System ten jest przez nas stosowany również w wielkoseryjnych produkcjach autokarów, jest niezwykle trwały i niezawodny, a wszystkie wyniki prezentuje na wyświetlaczu deski rozdzielczej.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 3:

Dopuszczamy rozwiązanie seryjne.

Pytanie 4

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, VIII. Układ napędowy, pkt. 2. System detekcji i gaszenia pożarów.

Czy w związku z faktem zastosowania rozwiązania układu przeniesienia napędu przez oś elektryczną ze zintegrowanymi silnikami, posiadającymi autonomiczny i permanentny układ chłodzenia cieczą, Zamawiający dopuści możliwość ograniczenia zabudowy układu gaszenia pożaru tylko dla komory agregatu grzewczego?

Dla oferowanego autobusu opracowano system chłodzenia obejmującego wszystkie komponenty wysokiego napięcia, w związku z czym zapewnia się ciągłą pracę urządzeń w optymalnej temperaturze, z tego względu nie przewiduje się zastosowania linii detekcyjnej w obszarze silnika, baterii, układu wspomagania kierownicy czy kompresora. Mając na uwadze powyższe wyjaśnienie, czy Zamawiający dopuszcza zaoferowanie pojazdu wyposażonego w system detekcji pożaru tylko w obszarze zabudowy pieca do ogrzewania dodatkowego?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 4:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązań równoważnych lub lepszych posiadających homologacje i wszelkie dopuszczenia zgodnie z Reg.107.

Pytanie 5

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, VIII. Układ napędowy, pkt. 3.

Czy Zamawiający dopuści autobus, w którym energia użytkowa baterii trakcyjnych będzie wynosiła min. 230 kWh?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 5:

Nie. Podtrzymujemy zapisy SWZ.

Pytanie 6

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, IX. Baterie trakcyjne i system ładowania baterii trakcyjnych, pkt. 4.

Zabudowa złącza plug-in do podłączenia ładowarki w przedniej części autobusu, tj. na ścianie czołowej pod szybą ze względów bezpieczeństwa (wysokich napięć powyżej 600 Volt), nie jest w naszych autobusach stosowana. Czoło autobusu jest miejscem szczególnie narażonym na uszkodzenia i z tego powodu w naszych autobusach elektrycznych nie są zabudowywane urządzenia, których uszkodzenie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu przewożonym pasażerom.

W przypadku zderzenia czołowego autobusu z innym pojazdem, czy nawet przypadkowego najechania przez autobus na przeszkodę dochodzi najczęściej do częściowego lub całkowitego uszkodzenia wysokonapięciowego sytemu ładowania, a to wiąże się nie tylko powstaniem zagrożenia dla podróżujących, lecz także z długim czasem przestoju (naprawy) autobusu oraz bardzo wysokimi kosztami jego naprawy.

W związku z powyższym, czy Zamawiający dopuści rozwiązanie techniczne, w którym jedno gniazdo do ładowania baterii trakcyjnych zostanie zabudowane z prawej strony autobusu za pierwszymi drzwiami, natomiast drugie z lewej strony na wysokości nadkola osi przedniej lub będzie zabudowane w tylnej części pojazdu?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 6:

Zamawiający wymaga zgodnie z Załącznikiem nr 4 do SWZ, IX, pkt.4

1. Gniazdo ładowania Combo 2 Type2/Mode4 CC S 125A (200A) o mocy 40 do 120 kW usytuowane w prawym boku nad przednim kołem.

Pytanie 7

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XI. Elektryka, pkt.14.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie świateł przeciwmgłowych tylnych oraz lamp tylnych cofania, w których jedynie zastosowane są trwałe i energooszczędne żarówki?

Pozostałe tylne lampy wykonane są w pełnej technologii LED.

Zastosowanie technologii LED, szczególnie w przypadku świateł STOP i kierunkowskazów ma swoje uzasadnienie w poprawie bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Duże znaczenie ma tu szybkość przepływu informacji do innych uczestników ruchu o rozpoczęciu procesu hamowania czy zamiarze zmiany kierunku ruchu.

Czas upływający od włączenia do pojawienia się sygnału świetlnego jest w przypadku LED o kilkadziesiąt milisekund krótszy niż w przypadku żarówek. Ponieważ rola i charakter pracy świateł przeciwmgłowych oraz świateł cofania jest zupełnie inna, optymalnym jest nadal wykorzystanie żarówek energooszczędnych.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 7:

Dopuszczamy.

Pytanie 8

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XV. Asystent pracy kierowcy.

Czy Zamawiający dopuści radarowy system ostrzegający przed kolizją lub najechaniem na inny pojazd, który w skrajnych przypadkach rozpocznie procedurę awaryjnego hamowania oraz czy Zamawiający zaakceptuje zabudowany w autobusie system obserwacji pieszych, rowerzystów, motocyklistów oraz innych uczestników ruchu znajdujących się w martwych polach prawej strony autobusu?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 8:

Podtrzymujemy zapis SWZ z mniejszą ilością kamer- dopuszczamy 3 szt.

Pytanie 9

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XVII. Nagłośnienie, pkt. 2.

Czy Zamawiający dopuści umieszczenie głośnika zewnętrznego pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami, pod autobusem, w miejscu przystosowanym do takiej zabudowy, zapewniającego doskonałą akustykę komunikatów głosowych?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 9:

Tak, Zamawiający dopuszcza umieszczenie głośnika zewnętrznego pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami, pod autobusem w miejscu przystosowanym do takiej zabudowy, zapewniającego doskonałą akustykę komunikatów głosowych.

Pytanie 10

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XXIII. Szyby, pkt. 5.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym przestrzeń tablicy kierunkowej jest odpowiednio wentylowana za pomocą nawiewów, również poprzez system klimatyzacji autobusu?

Proponowane przez nas rozwiązanie jest mniej energochłonne i w pełni zapobiega parowaniu szyby tablicy kierunkowej, nie ma więc potrzeby stosowania dodatkowych rozwiązań jej podgrzewania.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 10:

Dopuszczamy rozwiązanie, w którym przestrzeń tablicy kierunkowej jest odpowiednio wentylowana za pomocą nawiewów, również poprzez system klimatyzacji autobusu.

Pytanie 11

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XXIV. Drzwi, pkt. 6.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie autobusu, w którym obydwie skrzydła pierwszych drzwi będą wyposażone w szybę podwójną.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 11:

Dopuszczamy autobus, w którym obydwie skrzydła pierwszych drzwi będą wyposażone w szybę podwójną.

Pytanie 12

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XXVIII. Wykładzina i poszycia ścian bocznych, sufitu, pkt. 3.

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym podłoga autobusu na całej powierzchni pokryta będzie szczelną wykładziną antypoślizgową zapewniającą odpowiedni komfort i bezpieczeństwo poruszania się dla pasażerów, oraz łatwość utrzymania w czystości z zastosowaniem przykręcanych listew wykańczających, bez konieczności wywinięcia wykładziny na boki?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 12:

Podtrzymujemy zapisy SWZ.

Pytanie 13

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XXXIII. Klimatyzacja, ogrzewanie, pkt. 4

Czy Zamawiający dopuści klimatyzację całopojazdową, posiadającą funkcję chłodzenia działającą na środku chłodniczym CO₂?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 13:

Podtrzymujemy zapisy SWZ.

Pytanie 14

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XXXIII. Klimatyzacja, ogrzewanie, pkt. 9 i 14.

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o możliwość zaoferowania pojazdu, wyposażonego w innowacyjny i wysoce wydajny system ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, który pracuje w pełnym trybie automatycznym i dostosowuje temperaturę wewnętrzną w przedziale pasażerskim w zależności od temperatury zewnętrznej w oparciu o logikę sterowania zgodną z normą VDV 236, w której komfort w przestrzeni pasażerskiej utrzymywany jest według zadanego przebiegu jednej z trzech krzywych ekonomicznych dobieranych temperatur.

Funkcjonalność systemu została opracowana w taki sposób, żeby jak najefektywniej wykorzystywać energię zgromadzoną w bateriach trakcyjnych do ogrzewania i chłodzenia przestrzeni pasażerskiej, udostępniając tym samym więcej energii na potrzeby trybu jazdy.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 14:

Podtrzymujemy zapisy SWZ.

Pytanie 15

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XXXIII. Klimatyzacja, ogrzewanie, pkt. 16.

Oferowany pojazd posiada bardzo dobrą izolację termiczną miejsca pracy kierowcy, zastosowane rozwiązania zostały poddane wielomiesięcznym, bardzo wymagającym testom w ujemnych temperaturach. W naszej opinii izolacja termiczna kabiny kierowcy w połączeniu z bardzo wydajnym układem ogrzewania

realizowanym poprzez frontboks oraz zastosowanie kabiny typu zamkniętego, zapewnią prowadzącemu pojazd wystarczające warunki komfortu termicznego.

Z uwagi na powyższe, wnioskujemy o możliwość zaoferowania pojazdu który nie będzie posiadał dodatkowej nagrzewnicy w kabinie kierowcy.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 15:

Wyrażamy zgodę.

Pytanie 16

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XXXIII. Klimatyzacja, ogrzewanie, pkt. 20.

Czy Zamawiający dopuści układy i zbiorniki wyrównawcze wypełnione płynem nisko-krzepnącym o temperaturze krystalizacji minimum -35°C na płynach wykorzystywanych w autobusach Wykonawcy?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 16:

Podtrzymujemy zapis SWZ.

Płyn chłodzący oparty o inhibitory „OAT” .Musi spełniać wymogi określone dla płynów chłodzących - AS 2108-2004, ASTM D 3306, ASTM D 4985, BS 6580:2010, CUNA NC 956-16, AFNOR NFR 15-601, ONORM V 5123, JIS K 2234:2006, SAE J1034, SANS 1251:2005.

Pytanie 17

Dotyczy: Załącznik nr 4 do SWZ, Dane techniczno-eksploatacyjne autobusu elektrycznego, XXXIV. Zbiornik paliwa dodatkowego do ogrzewania układu, pkt. 3.

Czy Zamawiający dopuści standardowy, zakręcany korek do wlewu paliwa do zbiornika dodatkowego układu ogrzewania?

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie 17:

TAK.

PREZES ZARZĄDU

.....mgr inż. Andrzej Stasiak.....

(podpis kierownika Zamawiającego)



