



Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o.
ul. Dworcowa 47 86 - 300 Grudziądz

Centrala	(56) 45-04-210	PSZOK	(56) 45-04-235
Fax	(56) 46-59-287	Centrum Opieki nad Zwierzętami	(56) 45-04-228
Dział Logistyki	(56) 45-04-215		
Zajezdnia Tramwajowa	(56) 45-04-223		
Zajezdnia Autobusowa	(56) 45-04-230		

KRS: 0000132903 Kapitał zakładowy: 16.903.000 zł NIP: 8762147088 REGON: 871528212 BDO:000022919 www.mzk.grudziadz.pl sekretariat@mzk.grudziadz.pl

Grudziądz, 09.02.2022 roku

ZP-MZK-2021-24-1/160/2022

DO WSZYSTKICH WYKONAWCÓW
INFORMACJA O PYTANIACH I UDZIELONYCH
ODPOWIEDZIACH
(3)

Zamawiający – Miejski Zakład Komunikacji Sp. z o.o. w Grudziądzu na podstawie art. 135 ustawy Pzp przekazuje poniżej treść otrzymanych pytań i wniosków dotyczących prowadzonego postępowania wraz z udzielonymi przez Zamawiającego odpowiedziami:

PYTANIE/WNIOSK NR 300:

Dotyczy odpowiedzi Zamawiającego z dnia 27.01.2022r. udzielonej na pytanie/wniosek nr 6
Prosimy o doprecyzowanie czy dopuszczenie przez Zamawiającego mniejszego zakresu temperatur zawartego w pytaniu zadany przez jednego z Wykonawców dotyczy tylko pracy magazynów energii, czy również innych układów opisanych w punktach wymienionych w pytaniu tj. „Załącznika nr 2 do SWZ, Opis przedmiotu zamówienia, Część 1- przedmiot zamówienia Dostawa 17 autobusów EV,1. Wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia,1.2 b), oraz punktów: Załącznik nr 1 do OPZ - Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia, Część 1. Punkt 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, 1.1.2), 2.2.2), 2.2.4), 2.4.1), 2.4.2)”.
Nadmieniamy przy tym, że potrzeba odpowiedzi na ww. pytanie powstała w związku z udzielonymi przez Zamawiającego odpowiedziami na wcześniejsze pytania.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że w celu ułatwienia poruszania się Wykonawcom po dokumentach postępowania, na stronie postępowania umieszczane są jednolite wersje dokumentów, uwzględniające wprowadzane zmiany. Osobno Zamawiający umieszcza dokument, w którym wskazuje, jakie zmiany i w jakich dokumentach zostały wprowadzone. Odsyłamy do tych dokumentów.

PYTANIE/WNIOSK NR 301:

Dotyczy odpowiedzi Zamawiającego z dnia 27.01.2022r. udzielonej na pytanie/wniosek nr 11
Wnosimy ponownie o dopuszczenie jako równoważnego zakresu pracy magazynu energii w przedziale 15 - 75% rozumianego jako tzw. energię użyteczną Ed wydzieloną z energii nominalnej magazynu energii.

Uzasadnienie

Proponowane rozwiązanie w przypadku baterii stosowanych przez Wykonawcę jest zdecydowanie korzystniejsze dla Zamawiającego.

Udział procentowy energii dostępnej względem nominalnej dla zakresów 20 – 80% oraz 15 – 75% jest taki sam i wynosi 60%. Jednocześnie proponowany przez Wykonawcę zakres wpływa pozytywnie na żywotność baterii jak również skraca czas ich ładowania (prędkość ładowania spada przy osiągnięciu wysokiego poziomu naładowania).

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że mając na uwadze trwałość baterii trakcyjnych (gwarantowana bezawaryjna praca w przedziale od 5 do 7 lat) oraz efektywność w całym gwarantowanym okresie skutkującą zdolnością autobusu do przejechania trasy min. 80 km bez ładowania w warunkach typowej eksploatacji, Zamawiający pozostawia decyzję o procentowym zakresie pracy magazynu energii w kompetencji Wykonawcy. Jednocześnie ustalamy wymóg przedstawienia informacji dotyczącej parametrów pracy baterii trakcyjnych. Tyma samym zmodyfikowane zostaną w tym zakresie zapisy wymagań.

PYTANIE/WNIOSK NR 302:

Dotyczy odpowiedzi Zamawiającego z dnia 27.01.2022r. udzielonej na pytanie/wniosek nr 11

Wnosimy o całkowitą rezygnację z wymagania dotyczącego zakresu pracy magazynu energii (obecne wymaganie to 15 - 75%) rozumianego jako tzw. energię użyteczną Ed wydzieloną z energii nominalnej magazynu energii.

Uzasadnienie

Zakres pracy magazynu energii powinien zostać dobrany przez Wykonawców w sposób optymalny, aby spełnić wymagania Zamawiającego m.in. w zakresie określonego przebiegu autobusu bez potrzeby doładowania (80 km) oraz długości gwarancji na magazyn energii (min. 5 lat). Dodatkowy – a przy tym bardzo szczegółowy – warunek

mówiący o procentowym zakresie pracy magazynu energii sam w sobie nie przyniesie Zamawiającemu korzyści a może wpłynąć negatywnie na wysokość oferty ze względu na nieoptymalną konfigurację magazynu energii (np. nieoptymalna pojemność czy krótsza żywotność).

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że mając na uwadze trwałość baterii trakcyjnych (gwarantowana bezawaryjna praca w przedziale od 5 do 7 lat) oraz efektywność w całym gwarantowanym okresie skutkującą zdolnością autobusu do przejechania trasy min. 80 km bez ładowania w warunkach typowej eksploatacji, Zamawiający pozostawia decyzję o procentowym zakresie pracy magazynu energii w kompetencji Wykonawcy. Jednocześnie ustalamy wymóg przedstawienia informacji dotyczącej parametrów pracy baterii trakcyjnych. Tyma samym zmodyfikowane zostaną w tym zakresie zapisy wymagań.

PYTANIE/WNIOSK NR 303:

Dotyczy odpowiedzi Zamawiającego z dnia 27.01.2022r. udzielonej na pytanie/wniosek nr 18

Wnosimy o dopuszczenie pomiaru zużycia energii po wyłączeniu wyłącznika głównego w kabinie kierowcy, jeśli taki występuje (nie mylić z odłącznikiem akumulatorów systemowych).

Uzasadnienie

Wyłącznik ten nie stanowi dodatkowego zabezpieczenia a jedynie pozwala na załączenie/wyłączenie zasilania niektórych obwodów elektrycznych w autobusie. Dzięki temu można ograniczyć zużycie energii względem załączenia stacyjki za pomocą kluczyka np. w sytuacji gdy kierowca przebywa w autobusie na przystanku końcowym. Przy dłuższym postoju wyłącznik ten powinien być jednak wyłączony, aby ograniczyć zużycie energii.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający już określił swoje stanowisko dot. dodatkowego przycisku.

PYTANIE/WNIOSK NR 304:

Wnosimy o doprecyzowanie, że Zamawiający wymaga jednego lub co najmniej jednego złącza typu plug-in umieszczonego w ścianie czołowej lub z prawej strony w przedniej części pojazdu.

Uzasadnienie

Liczba mnoga użyta przez Zamawiającego w wymaganiu sugeruje większą niż jeden liczbę złączy, jednak Wykonawca nie widzi sensu stosowania większej liczby złączy umieszczonych w tym samym miejscu w pojeździe, gdyż jednocześnie może być używane wyłącznie jedno z nich.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że wymaga jednego złącza plug-in. Liczba mnoga odnosi się do wszystkich autobusów.

PYTANIE/WNIOSK NR 305:

Dotyczy Załącznika nr 1 do OPZ Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 2 punkt 1.1 d) i e)

Wnosimy o potwierdzenie dopuszczenia rozwiązania, w którym ze względów bezpieczeństwa każdorazowe odłączenie wtyku ładowarki plug-in wymaga dodatkowo uprzedniego odblokowania poprzez naciśnięcie przycisku umieszczonego w autobusie przy gnieździe ładowania.

Uzasadnienie

Rozwiązanie to stanowi dodatkowe zabezpieczenie uniemożliwiające wyjęcie wtyczki w momencie przepływu prądu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy wymienionych zapisów OPZ nie wykluczają możliwości zastosowania rozwiązania zaproponowanego przez Wykonawcę.

PYTANIE/WNIOSK NR 306:

Dotyczy SWZ pkt. 19 ppkt. 4 kryterium T.3.

Wnosimy o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje przedstawienia wraz z ofertą raportu testu UITP E-SORT 2 przeprowadzonego przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu jako potwierdzenie dla eksploatacyjnego zużycia energii deklarowanego dla pojazdu podobnego do opisanego w OPZ.

Uzasadnienie

Metoda badawcza zużycia energii E-SORT opracowana przez UITP jest najbardziej rozpowszechnioną procedurą pozwalającą w obiektywny sposób na porównanie zużycia energii przez autobusy elektryczne różnych producentów. Znajduje to odzwierciedlenie w większości postępowań na dostawę autobusów elektrycznych ogłoszonych do tej pory w Polsce. Brak tego wymagania uniemożliwi Zamawiającemu weryfikację deklarowanego zużycia energii przez Wykonawców.

Ponadto Zamawiający w kilku miejscach OPZ powołuje się na zużycie energii w cyklu SORT2.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że SORT2 odnosi się do charakteru trasy Easy Urban. Wszystkie dokumenty jakie należy przedstawić wraz z ofertą są wyszczególnione w odpowiednich załącznikach.

PYTANIE/WNIOSK NR 307:

Dotyczy odpowiedzi Zamawiającego z dnia 27.01.2022r. udzielonej na pytanie/wniosek nr 61

Wnosimy ponownie o dopuszczenie konstrukcji podwozia wykonanej z profili stalowych, zabezpieczonych innymi metodami antykorozyjnymi gwarantującymi wymagany okres trwałości 12 lat.

Uzasadnienie

Z punktu widzenia użytkownika i właściciela autobusu istotne jest, aby konstrukcja pojazdu była wykonana w sposób umożliwiający długoletnią i bezproblemową eksploatację, również w zakresie odporności na korozję. Nie ulega wątpliwości, że finalnie to Wykonawca jest odpowiedzialny za należyte i gwarantujące Zamawiającemu jak najlepszą i najbardziej efektywną eksploatację pojazdów wykonanie przedmiotu zamówienia. Tymczasem Zamawiający w sposób nieuzasadniony wskazuje dodatkowo na sposób (technologię), uzyskania pożądanego przez niego efektu, jednocześnie wykluczając pozostałe rozwiązania, które prezentują równie wysokie (o ile nie wyższe) walory użytkowe. Należy podkreślić, że oferowane przez nas rozwiązanie doceniane jest przez najbardziej wymagających przewoźników w aglomeracjach miejskich w całej Europie.

Odrzucenie tego rozwiązania może spowodować brak możliwości udziału w postępowaniu istotnego producenta lub dostawcy pojazdów. Brak dopuszczenia proponowanego przez Wykonawcę rozwiązania znacząco ogranicza konkurencyjność w postępowaniu, a więc realizację wynikającą z art. 16 pkt 1 p.z.p. zasady, co jest niekorzystne z punktu widzenia samego Zamawiającego – i celu postępowania, którym jest wybór najlepszej i najpełniej realizującej interes Zamawiającego oferty.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że w przedmiotowym zakresie udzielił już odpowiedzi.

PYTANIE/WNIOSK NR 308:

Dotyczy odpowiedzi Zamawiającego z dnia 27.01.2022r. udzielonej na pytanie/wniosek nr 65

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie zapobiegające w postaci zaawansowanego systemu przeciwpożarowego i potraktuje je jako tożsame lub równoważne z oczekiwanym?

Uzasadnienie

Oferowany system monitoruje obszar baterii trakcyjnych w oparciu o czujniki temperatury.

W chwili, gdy temperatura w tym obszarze nadmiernie wzrasta lub pojawia się ogień, automatycznie zwalniany jest środek tłumiący. Jednocześnie włącza się alarm, który informuje kierowcę o sytuacji.

Oferowane rozwiązanie jest typowym rozwiązaniem stosowanym przez producenta.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że rozwiązanie przedstawione przez Wykonawcę zostanie uznane za równoważne.

PYTANIE/WNIOSK NR 309:

Wykonawca ponawia wnioski o zmianę złożone w piśmie z dnia 24.01.2022., na które Zamawiający nie udzielił dotychczas odpowiedzi. Dla Wykonawcy nie jest zrozumiałe, z jakich względów Zamawiający udzielił odpowiedzi jedynie na część sformułowanych wniosków i pytań. Brak udzielenia odpowiedzi na ww. pytania powoduje istnienie po stronie Wykonawcy stan niepewności

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że udzielił już odpowiedzi.

PYTANIE/WNIOSK NR 310:

Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ w punkcie 22.2 wymaga zastosowania systemu detekcji i ochrony baterii trakcyjnych. Występujące przypadki pożarów baterii w autobusach elektrycznych pokazują o niestabilności baterii podczas ładowania.

Pytanie nr 1. Czy zamawiający może sprecyzować, jak ma być powiadamiany z systemu detekcji baterii o pożarze, jeżeli pojazd ładuje się na placu, nie ma w nim kierowcy i dochodzi do pożaru?

Gaszenia baterii może się uruchomić w skutek np. błędu obsługi, dochodzi wówczas do uruchomienia systemu. Jeżeli producent autobusu stosuje środek na bazie wodnej wówczas dojdzie do uszkodzeń układów elektronicznych tzw. przy bateryjnych

pytanie nr 2 Czy zamawiający może sprecyzować jakim środkiem chce opóźnić palenie baterii, tak aby nie doszło w taki przypadku do uszkodzeń elektroniki przy nie kontrolowanych uruchomieniu systemu?

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że:

- a) w odniesieniu do pytania 1: proponuje aby system informował kierowcę o wykrytym pożarze. Sygnał informujący o wykrytym pożarze powinien być również dostępny na szynie danych, tak w aby w przyszłości można było ten sygnał dalej przekazać do oprogramowania stworzonego na potrzeby Zamawiającego.
 - b) w odniesieniu do pytania 2: nie ma sprecyzowanego rodzaju środka do gaszenia.
-

PYTANIE/WNIOSK NR 311:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 4.6. przyłącze do sprężonego powietrza.

Sprężone powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła, podlega wstępnemu osuszeniu przed przedostaniem się do układu pneumatycznego autobusu.

W związku z niezwykle rzadką koniecznością podawania z zewnątrz sprężonego powietrza, producent nie przewidział dodatkowego jego osuszania, gdyż po uruchomieniu autobusu osuszacz skutecznie osuszy cały układ. Prosimy o przyjęcie tego rozwiązania.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisów SWZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 312:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 7.4.Oświetlenie zewnętrzne, ppkt. 9).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania w którym ładowanie magazynu energii, także w porze nocnej oraz w warunkach ograniczonej widoczności monitorowane i obserwowane będzie w oparciu o zabudowaną na dachu kamerę na podczerwień, jest to technologicznie bardzo wysokiej jakości kamera z tzw. „nocną, ciągłą obserwacją” o jakości obrazu porównywalnym do obrazu z kamer dziennych, która bardzo skutecznie spełni wymagania Zamawiającego i skutecznie ułatwi podjazd pod pantograf.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że już udzielił w tej kwestii odpowiedzi – zapisy SWZ pozostają niezmienione.

PYTANIE/WNIOSK NR 313:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 14.1. Drzwi, ppkt. 1) oraz Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 14.1. Drzwi, ppkt. 19)

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie (opcjonalnie), autobusu wyposażonego w II drzwi dwuskrzydłowe otwierane na zewnątrz autobusu o szerokości nie mniejszej niż 1.200 mm,

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany zapisu SWZ w kwestii szerokości drzwi i stanowisko Wykonawcy jest zgodne z zapisem OPZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 314:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1 -Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 15.5. Deska rozdzielcza, ppkt. s) oraz Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 16.1. Podwozie, nadwozie, ppkt. 21)

Czy Zamawiający z uwagi na to, że pokrywy obsługowe (klapy), są na zatrzaski oraz są ryglowane kluczem „czworokątem” i gwarantują ich skuteczne zamknięcie i nie ma potrzeby aby były dodatkowo wyposażone w czujniki, odstąpi od tego „kosztotwórczego” wymogu, który też ze względu na pracę całego szkieletu poruszającego się autobusu może prowadzić do mylnych wskazań takiego systemu?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że udzielił w tym zakresie już odpowiedzi i nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

PYTANIE/WNIOSK NR 315:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1 -Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 22. Układ elektryczny, ppkt. 2)

Producent implementował do konstrukcji autobusu elektrycznego szereg rozwiązań mających na celu zagwarantowanie optymalnych warunków pracy agregatów (ciągłe monitorowanie temperatur ich pracy) oraz zachowanie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Silniki trakcyjne, umieszczone w osi napędowej, chłodzone są cieczą w sposób ciągły. Dodatkowo zastosowano system monitoringu i detekcji nadmiernego grzania się poszczególnych ogniwi. Nadmierne grzanie się pojedynczego ogniwa, powoduje odłączenie całego paku baterii, gdy tylko wystąpi takie zagrożenie.

Układ gaszenia w naszych autobusach obejmuje agregat (urządzenie) grzewczy, który jest zasilany paliwem ciekłym (olej napędowy).

Na rynku pojazdów elektrycznych, w tym także autobusów nie są montowane przez producentów autobusów systemy gaszenia ponieważ takie systemy na dzień dzisiejszy nie istnieją. Służby ratownicze w przypadkach wystąpienia pożaru akumulatorów jedynie pozwalają na kontrolowane wypalenie się do końca magazynów energii, gdyż nawet one nie dysponują odpowiednim sprzętem, aby je skutecznie ugasić.

W naszych autobusach zastosowano filozofię maksymalnego uniknięcia sytuacji, które mogłyby prowadzić do pożaru, odcinając już na poziomie jedynie podwyższonej temperatury pracy pojedynczego ogniwa cały pak baterii z odpowiednim komunikatem na pulpicie kierowcy w celu kontroli serwisowej. Droga technicznego wykluczenia

możliwości pożaru według nas jest dużo bardziej zasadna i efektywna, niż oferowanie pozornych rozwiązań, które w praktyce niewiele przyniosą, a jedynie sprawiają wrażenie swojej skuteczności.

Prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie technicznego rozwiązania zapobiegania i ochrony przed pożarem zastosowanego w naszych autobusach, opisanego powyżej.

Prosimy również o doprecyzowanie, że Zamawiający, wymagając „systemu automatycznej detekcji i gaszenia pożarów, zainstalowanego w przestrzeni w której zamontowany jest silnik trakcyjny i agregat grzewczy”, miał na myśli przestrzeń agregatu grzewczego i przestrzeń zamontowanego w nadwoziu autobusu silnika centralnego, oraz że wymóg nie dotyczy chłodzonych cieczą silników trakcyjnych przy piastach kół, zintegrowanych z niezabudowanym bezpośrednio we wnętrzu nadwozia mostem napędowym.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że zapisy dotyczące podnoszonych kwestii pozostają bez zmian. Jednocześnie zamawiający informuje, że dopuścił już możliwość zastosowania rozwiązania zapobiegającego powstawaniu pożaru jako równoważnego (wniosek 308).

PYTANIE/WNIOSEK NR 316:

Dot. pkt 19.4 [Przydzielanie punktów w kryterium „T – Ocena rozwiązań technicznych”] Tabela lp. T.1. – Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę metodologii oceny kryterium „Materiał oraz sposób zabezpieczenia antykorozyjnego elementów konstrukcyjnych karoserii: szkieletu nadwozia i szkieletu (kratownicy/ramy) podwozia” w ten sposób, że „Profile ze stali zabezpieczone antykorozyjnie metodą kateforezy lub innymi metodami gwarantującymi wymagany okres trwałości (12 lat)” oceniane będą skalą 30 pkt, z kolei „Profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088 lub równoważną), aluminium.” oceniane będą skalą 25 pkt.

Zabezpieczenie antykorozyjne realizowane metodą kateforezy zanurzeniowej całego szkieletu nadwozia w zamkniętym cyklu technologicznym jest najskuteczniejszym rodzajem zabezpieczenia antykorozyjnego stosowanym w produkcji pojazdów osobowych, użytkowych oraz autobusów. Technologia ta skutecznie zabezpiecza pojazdy przed korozją i jest stosowana od kilkunastu lat w produkowanych przez nas autobusach: turystycznych, międzymiastowych, miejskich oraz minibusach.

W technologii tej zastosowanie stali konstrukcyjnej o podwyższonej odporności na korozję zabezpieczonej przeciw korozji metodą kateforezy zanurzeniowej kpl. kratownicy w zamkniętym cyklu technologicznym, ma kluczowe znaczenie, gdyż stal ta zapewnia lepszą elastyczność pod względem drgań

i pracy całego szkieletu autobusu, nie doprowadzając po kilku latach do pęknięć kratownicy szkieletu autobusu, jak ma to często miejsce w przypadku tzw. stali stosowanych z grupy stali nierdzewnych. Istnieje możliwość dokonywania naprawy powypadkowych w warunkach warsztatowych u Zamawiającego. Naprawy takie są też łatwiejsze i tańsze w warunkach warsztatowych, gdyż wymiana elementów szkieletu jest prostsza i łatwiejsza ze względu, że stal konstrukcyjna o podwyższonej odporności na korozję jest „łatwiejsza” do spawania, a uzupełnienie „miejscowe” warstwy KTL-u również nie komplikuje procesu naprawy przy użyciu odpowiednich środków malarskich przewidzianych w procesie naprawy przez producenta.

Wykonawca zauważa, że taka zmiana skali punktowej jest korzystna dla Zamawiającego pod kątem jakości przedmiotu zamówienia. Zwrócić bowiem należy uwagę, iż technika kateforezy jest obecnie jedną z najlepszych metod zabezpieczenia przed korozją elementów wykonanych z metalu. Kateforeza zapewnia na długi czas zabezpieczenie wyjątkowo odporne na odczynniki chemiczne i inne zagrożenia. Przyznanie większej liczby punktów za zabezpieczenie profili metodą kateforezy będzie zatem gwarantować wyłonienie oferty, która spełni najwyższe oczekiwania pod kątem jakości zabezpieczenia karoserii. Wyrównanie przez Zamawiającego kryteriów oceny tego parametru pozwoli również na większą konkurencyjność ofert a tym samym uzyskanie przez Zamawiającego korzystniejszej oferty w tym postępowaniu.

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisów SWZ.

PYTANIE/WNIOSEK NR 318:

Dotyczy: zał. nr 1 do OPZ – SWZ, cz. 1, p. 4.2.1 2)

Poza zabezpieczeniami wbudowanymi w pojazd, w autobusach Wykonawcy, w celu zagwarantowania najwyższej dyspozycyjności i najdłuższej żywotności baterii trakcyjnych, stosowany jest zdalny monitoring baterii, tj. dane diagnostyczne i dotyczące eksploatacji baterii trakcyjnych są przesyłane przez sieć komórkową na serwery Wykonawcy (na jego koszt) i okresowo analizowane przez Wykonawcę. Taka analiza pozwala na wykrycie i wczesne wyeliminowanie, we współpracy i zgodzie z Zamawiającym, ewentualnych problemów

z eksploatacją baterii trakcyjnych, co zapobiega ich przedwczesnemu zużyciu. Rozwiązanie to pozwala Wykonawcy na obniżenie ryzyka usterek baterii, co zwiększy dyspozycyjność pojazdów i jednocześnie pozwoli na kalkulację oferty znacznie korzystniejszej cenowo. Ww. dane będą zabezpieczone przed dostępem osób trzecich zgodnie z aktualnymi możliwościami technologicznymi i analizowane wyłącznie przez uprawnione do tego osoby pracujące dla Wykonawcy. Czy Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości i wyraża zgodę?

ODPOWIEDź:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisów SWZ, jednakże przyjmuje do wiadomości fakt, że Wykonawca będzie monitorował zużycie baterii.

PYTANIE/WNIOSK NR 319:

Dotyczy: zał. nr 1 do OPZ – SWZ, cz. 1, p. 4.15.5 11) b)

W autobusach Wykonawcy nie jest podawane całkowite (tj. liczone od początku życia pojazdu) zużycie energii na głównej desce rozdzielczej kierowcy. W opinii Wykonawcy zużycie takie może być trudne w interpretacji, ze względu na to, że baterie ulegają rozładowywaniu również w czasie postoju, nawet przy wyłączeniu odbiorników prądu, co uniemożliwia wiarygodne odniesienie ubytku energii do przejechanych kilometrów w zakresie całego życia pojazdu. Zwracamy się z prośbą o zaakceptowanie, jako rozwiązania równoważnego, panelu dostępnego online (w portalu Wykonawcy przeznaczonym dla klientów), w którym dostępne są dane dotyczące średniego zużycia odniesionego do ostatnio przejechanych przez autobusów kilometrów, co zapewnia możliwość np. podglądu zużycia energii w wybranym okresie na autobus. Proces starzenia się baterii, związany z zużyciem energii, mierzalny jest w autobusach Wykonawcy za pomocą warsztatowego komputera diagnostycznego.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisów SWZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 320:

Dot. Pkt 11.1 ppkt 4) SWZ oraz pkt 12.2 ppkt 1b)

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku udziału w postępowaniu dotyczącego kompetencji lub uprawnień do prowadzenia określonej działalności zawodowej i uznania warunku za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że w ciągu ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, wykonał należycie dostawę/dostawy co najmniej 6 (sześciu) sztuk autobusów miejskich, których układ napędowy wspomagany jest silnikiem elektrycznym.

Wnosimy o liberalizację warunku udziału w postępowaniu w sposób, który umożliwi nam udział w niniejszym postępowaniu a co za tym idzie zagwarantuje w prowadzonym postępowaniu konkurencyjność 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:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisów SWZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 321:

Dotyczy: część I SWZ, Rozdział XV. Sposób oraz termin składania ofert.

Ze względu na procedury wewnętrzne związane z opracowaniem oferty i wydłużający się skomplikowany proces przygotowania ofert na urządzenia, systemy elektroniczne oraz infrastrukturę ładowania prosimy o zmianę terminu składania ofert na 01 marca 2022 r.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisów SWZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 311:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 4.6. przyłączy do sprężonego powietrza.

Sprężone powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła, podlega wstępnemu osuszeniu przed przedostaniem się do układu pneumatycznego autobusu.

W związku z niezwykle rzadką koniecznością podawania z zewnątrz sprężonego powietrza, producent nie przewidział dodatkowego jego osuszania, gdyż po uruchomieniu autobusu osuszacz skutecznie osuszy cały układ. Prosimy o przyjęcie tego rozwiązania.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisów SWZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 312:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 7.4. Oświetlenie zewnętrzne, ppkt. 9).

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania w którym ładowanie magazynu energii, także w porze nocnej oraz w warunkach ograniczonej widoczności monitorowane i obserwowane będzie w oparciu o zabudowaną na dachu kamerę na podczerwień, jest to technologicznie bardzo wysokiej jakości kamera z tzw. „nocną, ciągłą obserwacją” o jakości obrazu porównywalnym do obrazu z kamer dziennych, która bardzo skutecznie spełni wymagania Zamawiającego i skutecznie ułatwi podjazd pod pantograf.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że już udzielił w tej kwestii odpowiedzi – zapisy SWZ pozostają niezmienione.

PYTANIE/WNIOSK NR 313:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1- Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 14.1. Drzwi, ppkt. 1) oraz Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 14.1. Drzwi, ppkt. 19)

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie (opcjonalnie), autobusu wyposażonego w II drzwi dwuskrzydłowe otwierane na zewnątrz autobusu o szerokości nie mniejszej niż 1.200 mm,

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że dokonał już zmiany zapisu SWZ w kwestii szerokości drzwi i stanowisko Wykonawcy jest zgodne z zapisem OPZ.

PYTANIE/WNIOSK NR 314:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1

-Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 15.5. Deska rozdzielcza, ppkt. s) oraz Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 16.1. Podwozie, nadwozie, ppkt. 21)

Czy Zamawiający z uwagi na to, że pokrywy obsługowe (klapy), są na zatraski oraz są ryglowane kluczem „czworokątem” i gwarantują ich skuteczne zamknięcie i nie ma potrzeby aby były dodatkowo wyposażone w czujniki, odstąpi od tego „kosztotwórczego” wymogu, który też ze względu na pracę całego szkieletu poruszającego się autobusu może prowadzić do mylnych wskazań takiego systemu?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że udzielił w tym zakresie już odpowiedzi i nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

PYTANIE/WNIOSK NR 315:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do OPZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia- Część 1

-Szczegółowe Wymagania Dotyczące Przedmiotu Zamówienia, Pkt. 4. Wymagania dotyczące kompletacji autobusów, ppkt. 22. Układ elektryczny, ppkt. 2)

Producent implementował do konstrukcji autobusu elektrycznego szereg rozwiązań mających na celu zagwarantowanie optymalnych warunków pracy agregatów (ciągłe monitorowanie temperatur ich pracy) oraz zachowanie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Silniki trakcyjne, umieszczone w osi napędowej, chłodzone są cieczą w sposób ciągły. Dodatkowo zastosowano system monitoringu i detekcji nadmiernego grzania się poszczególnych ogniw. Nadmierne grzanie się pojedynczego ogniwa, powoduje odłączenie całego paku baterii, gdy tylko wystąpi takie zagrożenie.

Układ gaszenia w naszych autobusach obejmuje agregat (urządzenie) grzewczy, który jest zasilany paliwem ciekłym (olej napędowy).

Na rynku pojazdów elektrycznych, w tym także autobusów nie są montowane przez producentów autobusów systemy gaszenia ponieważ takie systemy na dzień dzisiejszy nie istnieją. Służby ratownicze w przypadkach wystąpienia pożaru akumulatorów jedynie pozwalają na kontrolowane wypalenie się do końca magazynów energii, gdyż nawet one nie dysponują odpowiednim sprzętem, aby je skutecznie ugasić.

W naszych autobusach zastosowano filozofię maksymalnego uniknięcia sytuacji, które mogłyby prowadzić do pożaru, odcinając już na poziomie jedynie podwyższonej temperatury pracy pojedynczego ogniwa cały pak baterii z odpowiednim komunikatem na pulpicie kierowcy w celu kontroli serwisowej. Droga technicznego wykluczenia możliwości pożaru według nas jest dużo bardziej zasadna i efektywna, niż oferowanie pozornych rozwiązań, które w praktyce niewiele przyniosą, a jedynie sprawiają wrażenie swojej skuteczności.

Prosimy Zamawiającego o zaakceptowanie technicznego rozwiązania zapobiegania i ochrony przed pożarem zastosowanego w naszych autobusach, opisanego powyżej.

Prosimy również o doprecyzowanie, że Zamawiający, wymagając „systemu automatycznej detekcji i gaszenia pożarów, zainstalowanego w przestrzeni w której zamontowany jest silnik trakcyjny i agregat grzewczy”, miał na myśli przestrzeń agregatu grzewczego i przestrzeń zamontowanego w nadwoziu autobusu silnika centralnego, oraz że wymóg nie dotyczy chłodzonych cieczą silników trakcyjnych przy piastach kół, zintegrowanych z niezabudowanym bezpośrednio we wnętrzu nadwozia mostem napędowym.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy dotyczące podnoszonych kwestii pozostają bez zmian. Jednocześnie zamawiający informuje, że dopuścił już możliwość zastosowania rozwiązania zapobiegającego powstawaniu pożaru jako równoważnego (wniosek 308).

PYTANIE/WNIOSK NR 316:

Dot. pkt 19.4 [Przydzielanie punktów w kryterium „ „T – Ocena rozwiązań technicznych”] Tabela lp. T.1. – Wykonawca zwraca się z wnioskiem o zmianę metodologii oceny kryterium „Materiał oraz sposób zabezpieczenia antykorozyjnego elementów konstrukcyjnych karoserii: szkieletu nadwozia i szkieletu (kratownicy/ramy) podwozia” w ten sposób, że „Profile ze stali zabezpieczone antykorozyjnie metodą kateforezy lub innymi

metodami gwarantującymi wymagany okres trwałości (12 lat)” oceniane będą skalą 30 pkt, z kolei „Profile ze stali odpornej na korozję (zgodnie z PN-EN 10088 lub równoważną), aluminium.” oceniane będą skalą 25 pkt.

Zabezpieczenie antykorozyjne realizowane metodą kataforezy zanurzeniowej całego szkieletu nadwozia w zamkniętym cyklu technologicznym jest najskuteczniejszym rodzajem zabezpieczenia antykorozyjnego stosowanym w produkcji pojazdów osobowych, użytkowych oraz autobusów. Technologia ta skutecznie zabezpiecza pojazdy przed korozją i jest stosowana od kilkunastu lat w produkowanych przez nas autobusach: turystycznych, międzymiastowych, miejskich oraz minibusach.

W technologii tej zastosowanie stali konstrukcyjnej o podwyższonej odporności na korozję zabezpieczonej przeciw korozji metodą kataforezy zanurzeniowej kpl. kratownicy w zamkniętym cyklu technologicznym, ma kluczowe znaczenie, gdyż stal ta zapewnia lepszą elastyczność pod względem drgań

i pracy całego szkieletu autobusu, nie doprowadzając po kilku latach do pęknięć kratownicy szkieletu autobusu, jak ma to często miejsce w przypadku tzw. stali stosowanych z grupy stali nierdzewnych. Istnieje możliwość dokonywania naprawy powypadkowych w warunkach warsztatowych u Zamawiającego. Naprawy takie są też łatwiejsze i tańsze w warunkach warsztatowych, gdyż wymiana elementów szkieletu jest prostsza i łatwiejsza ze względu, że stal konstrukcyjna o podwyższonej odporności na korozję jest „łatwiejsza” do spawania, a uzupełnienie „miejscowe” warstwy KTL-u również nie komplikuje procesu naprawy przy użyciu odpowiednich środków malarskich przewidzianych w procesie naprawy przez producenta.

Wykonawca zauważa, że taka zmiana skali punktowej jest korzystna dla Zamawiającego pod kątem jakości przedmiotu zamówienia. Zwrócić bowiem należy uwagę, iż technika kataforezy jest obecnie jedną z najlepszych metod zabezpieczenia przed korozją elementów wykonanych z metalu. Kataforeza zapewnia na długi czas zabezpieczenie wyjątkowo odporne na odczynniki chemiczne i inne zagrożenia. Przyznanie większej liczby punktów za zabezpieczenie profili metodą kataforezy będzie zatem gwarantować wyłonienie oferty, która spełni najwyższe oczekiwania pod kątem jakości zabezpieczenia karoserii. Wyrównanie przez Zamawiającego kryteriów oceny tego parametru pozwoli również na większą konkurencyjność ofert a tym samym uzyskanie przez Zamawiającego korzystniejszej oferty w tym postępowaniu.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

PYTANIE/WNIOSK NR 318:

Dotyczy: zał. nr 1 do OPZ – SWZ, cz. 1, p. 4.2.1 2)

Poza zabezpieczeniami wbudowanymi w pojazd, w autobusach Wykonawcy, w celu zagwarantowania najwyższej dyspozycyjności i najdłuższej żywotności baterii trakcyjnych, stosowany jest zdalny monitoring baterii, tj. dane diagnostyczne i dotyczące eksploatacji baterii trakcyjnych są przesyłane przez sieć komórkową na serwery Wykonawcy (na jego koszt) i okresowo analizowane przez Wykonawcę. Taka analiza pozwala na wykrycie i wczesne wyeliminowanie, we współpracy i zgodzie z Zamawiającym, ewentualnych problemów

z eksploatacją baterii trakcyjnych, co zapobiega ich przedwczesnemu zużyciu. Rozwiązanie to pozwala Wykonawcy na obniżenie ryzyka usterek baterii, co zwiększy dyspozycyjność pojazdów i jednocześnie pozwoli na kalkulację oferty znacznie korzystniejszej cenowo. Ww. dane będą zabezpieczone przed dostępem osób trzecich zgodnie z aktualnymi możliwościami technologicznymi i analizowane wyłącznie przez uprawnione do tego osoby pracujące dla Wykonawcy. Czy Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości i wyraża zgodę?

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zapisy SWZ pozostają bez zmian, jednocześnie Zamawiający przyjmuje powyższe do wiadomości, że Wykonawca może monitorować pracę baterii.

PYTANIE/WNIOSK NR 319:

Dotyczy: zał. nr 1 do OPZ – SWZ, cz. 1, p. 4.15.5 11) b)

W autobusach Wykonawcy nie jest podawane całkowite (tj. liczone od początku życia pojazdu) zużycie energii na głównej desce rozdzielczej kierowcy. W opinii Wykonawcy zużycie takie może być trudne w interpretacji, ze względu na to, że baterie ulegają rozładowywaniu również w czasie postoju, nawet przy wyłączeniu odbiorników prądu, co uniemożliwia wiarygodne odniesienie ubytku energii do przejechanych kilometrów w zakresie całego życia pojazdu. Zwracamy się z prośbą o zaakceptowanie, jako rozwiązania równoważnego, panelu dostępnego online (w portalu Wykonawcy przeznaczonym dla klientów), w którym dostępne są dane dotyczące średniego zużycia odniesionego do ostatnio przejechanych przez autobusów kilometrów, co zapewnia możliwość np. podglądu zużycia energii w wybranym okresie na autobus. Proces starzenia się baterii, związany z zużyciem energii, mierzalny jest w autobusach Wykonawcy za pomocą warsztatowego komputera diagnostycznego.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że zmodyfikował zapisy SWZ w tej kwestii i nie zamierza ich dalej modyfikować.

PYTANIE/WNIOSK NR 320:

Dot. Pkt 11.1 ppkt 4) SWZ oraz pkt 12.2 ppkt 1b)

Zwracamy się z wnioskiem o zmianę warunku udziału w postępowaniu dotyczącego kompetencji lub uprawnień do prowadzenia określonej działalności zawodowej i uznania warunku za spełniony, jeśli Wykonawca wykaże, że

w ciągu ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, wykonał należycie dostawę/dostawy co najmniej 6 (sześciu) sztuk autobusów miejskich, których układ napędowy wspomagany jest silnikiem elektrycznym.

Wnosimy o liberalizację warunku udziału w postępowaniu w sposób, który umożliwi nam udział w niniejszym postępowaniu a co za tym idzie zagwarantuje w prowadzonym postępowaniu konkurencyjność 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.

Równolegle do ww. warunku Zamawiający zobowiązać może Wykonawców do udowodnienia, że oferowane autobusy nie są prototypami i są eksploatowane w komunikacji miejskiej.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

PYTANIE/WNIOSK NR 321:

Dotyczy: część I SWZ, Rozdział XV. Sposób oraz termin składania ofert.

Ze względu na procedury wewnętrzne związane z opracowaniem oferty i wydłużający się skomplikowany proces przygotowania ofert na urządzenia, systemy elektroniczne oraz infrastrukturę ładowania prosimy o zmianę terminu składania ofert na 01 marca 2022 r.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

PYTANIE/WNIOSK NR 322:

Dotyczy: załącznik nr 2 do SWZ, Szczegółowe wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia – Część 2

„5. Przewód zasilający ładowarki Plug-in i przewody do ładowania autobusów”

„Ładowarka Plug-in musi być wyposażona w przewód zasilający zakończony wtykiem (służący do podłączenia ładowarki do znormalizowanego gniazda podłączonego do sieci elektroenergetycznej) o długości nie krótszej niż 7 m.”

Wykonawca prosi o informację czy przewód zasilający ładowarkę stacjonarną, poprowadzony od spodu poprzez fundament spełni wymaganie Zamawiającego.

ODPOWIEDŹ:

Zamawiający informuje, wskazał, iż zamówienie nie dotyczy ładowarki mobilnej, tym samym Zamawiający potwierdza stanowisko Wykonawcy.

PYTANIE/WNIOSK NR 323:

Dotyczy odpowiedzi Zamawiającego z dnia 27.01.2022r. udzielonej na pytanie/wniosek nr 145

Wnosimy o uznanie za równoważne do wymagania zgodności magazynu energii z normą PN-EN 50102:2001, jego zgodności ze standardem SAE J2464 w zakresie testów mechanicznych na zgniatanie i upuszczanie.

Zamawiający informuje, że uwzględni wniosek Wykonawcy.

Zamawiający informuje, że pytania i udzielone odpowiedzi i wyjaśnienia oraz powyższe zmiany treści SWZ stanowią integralną część Specyfikacji Warunków Zamówienia i są obowiązujące.

Zamawiający
/-/ Prezes MZK Sp. z o.o.