

Projekt „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach”
współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Łódzkiego na lata 2014-2020

Pabianice, 06.11.2017 roku

ZPK.271.17.2017

Uczestnicy postępowania przetargowego

dotyczy: przetargu nieograniczonego pn. „Dostawa fabrycznie nowych niskoemisyjnych niskopodłogowych autobusów hybrydowych klasy maxi dla komunikacji miejskiej w Pabianicach”

ODPOWIEDZI NA ZAPYTANIA DO TREŚCI SIWZ oraz MODYFIKACJA TREŚCI SIWZ

Gmina Miejska Pabianice, reprezentowana przez Prezydenta Miasta Pabianic, działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29.01.2004r. Prawo Zamówień Publicznych (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1579), zwanej dalej ustawą Pzp przekazuje zapytania Wykonawców do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia wraz z wyjaśnieniami oraz działając na podstawie art. 38 ust. 4 ustawy Pzp informuje, że **dokонуje modyfikacji treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia** w sposób opisany poniżej:

Pytanie nr 1.

„Dotyczy - ROZDZIAŁ XIII.

B. Parametry techniczno-eksploatacyjne - punkt 2,3

Uzasadnienie zmian:

Istnieje obecnie na rynku kilka różnych technologii, które są wykorzystywane w układach hybrydowych. Uważamy, iż w parametrach oceny technicznej powinny zostać uwzględnione wskaźniki jakościowe, a nie konkretne rozwiązania konstrukcyjne stosowane w różnych technologiach układów hybrydowych. W przypadku, gdy zużycie paliwa i dostępnością pojazdu są podobne, to nie ma żadnych przesłanek, ani analiz naukowych (np. raport instytutów niemieckich z 2016: ika i TUV NORD), sugerujących przewagę danego rozwiązania technicznego. Dodatkowo Zamawiający żąda 10 letniej gwarancji na magazyn energii i punktuje w kryterium „System magazynowania energii (x34)’ przedłużone okresy. Działanie to jest sprzeczne z wybraną przez dostawcę technologią zapewniającą funkcjonowanie pojazdu w wymaganym okresie gwarancji.

Wniosek nr 1

Dlatego wnosimy o zmianę kryteriów (lub uznania jako równoważne) preferujących rozwiązanie techniczne układu hybrydowego opartego o rozwiązania zastosowane przez danego producenta pojazdów tzn.

Parametry techniczne i eksploatacyjne (T)

Konstrukcja szkieletu nadwozia wykonana ze specjalnej stali stopowej o wysokiej wytrzymałości zabezpieczona antykorozyjnie metodą kataforezy lub inne rozwiązania - 0 pkt

Uzasadnienie zmian:

Wykonawca uważa, że wybór technologii budowy pojazdu powinien być pozostawiony Wykonawcy, który daje na swoją technologię odpowiednie okresy gwarancji, które zamawiający punktuje w kryterium 'Elementy konstrukcyjne nadwozia (x32). Wykonawca jako wiodącym dostawcą autobusów na świecie w swoich produktach stosuje technologie, których skuteczność została potwierdzona w okresie wieloletniej eksploatacji pojazdów w różnych warunkach użytkowania. Nie jest możliwe zagwarantowanie wymaganych przez Zamawiającego okresów gwarancji z uwzględnieniem narzuconych przez niego sposobów budowy pojazdów. Zmiany konstrukcji wymagają wieloletnich badań i doświadczeń w warunkach rzeczywistych. Technologia wykonania nadwozia nie ma też wpływu na uzyskanie oczekiwanego efektu w postaci ograniczenia emisji szkodliwych substancji oraz hałasu.

Wniosek nr 3

W związku z powyższym wnosimy o usunięcie tego kryterium z punktacji.”

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany brzmienia zapisów SIWZ, dotyczących pozacenowych kryteriów oceny oferty w zakresie parametrów techniczno-eksploatacyjnych: konstrukcji szkieletu nadwozia (x21). W rozdziale 13.1 SIWZ, część B lp. 1 otrzymuje brzmienie:

Lp.	Nazwa podkryterium	Max. liczba pkt	Rozwiązanie	Punktacja
1	Konstrukcja szkieletu nadwozia (x21)	15	Konstrukcja szkieletu nadwozia wykonana ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej wg PN-EN-10088 gat. 1.4003 i/lub aluminium	15
			Konstrukcja szkieletu nadwozia wykonana ze specjalnej stali stopowej o wysokiej wytrzymałości zabezpieczona antykorozyjnie metodą kataforezy lub inne rozwiązania	0

„Wnioski do opisu przedmiotu zamówienia – załącznika nr 1 do siwz

Pytanie nr 4.

„Punkt - 5 g. system przeniesienia napędu bez skrzyni biegów lub wykorzystujący automatyczną skrzynię biegów

Wniosek nr 4

Wnosimy o zmianę zapisu i dopuszczenie pojazdów wyposażonych w mechaniczną ze zautomatyzowanym systemem zmiany biegów.

Uzasadnienie zmian

Z punktu widzenia kierowcy nie ma żadnej różnicy w obsłudze w stosunku do pojazdu wyposażonego w skrzynię automatyczną. „

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i modyfikuje zapis w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 5 lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) system przeniesienia napędu bez skrzyni biegów lub wykorzystujący automatyczną skrzynię biegów bądź mechaniczną skrzynię biegów ze zautomatyzowanym systemem zmiany biegów”

Pytanie nr 5.

„Punkt -7d. klimatyzator wyposażony w metalowe filtry powietrza wielokrotnego użytku;

Wniosek nr 5.

Wnosimy o równe traktowanie rozwiązań, gdzie Zamawiający uzna za tożsame, czy też równoważne rozwiązanie, w którym klimatyzator został wyposażony w filtry powietrza papierowy.

Uzasadnienie zmian

Stosowane rozwiązania zostało opracowane przez producenta urządzenia klimatyzacyjnego w celu zapewnienia odpowiedniej jakości powietrza dostarczanego do wnętrza pojazdu uwzględniając potrzeby zapewnienia komfortu pasażerom. Jest rozwiązaniem stosowanym od wielu lat, które zapewnia odpowiednią jakość powietrza w autobusie.”

Odpowiedź:

Zamawiający zaleca metalowe filtry wielokrotnego użytku, jednakże dopuści także filtry papierowe. W związku z powyższym, **Zamawiający modyfikuje zapis w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 7 lit. d) otrzymuje brzmienie:**

„d) klimatyzacja całopojazdowa, z rozdziałem nadmuchu na przestrzeń pasażerską i kabinę kierowcy, o następujących parametrach:

- autobus musi być wyposażony w urządzenie klimatyzacyjne przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy;
- klimatyzacja musi mieć wydajność chłodzenia nie mniej niż 25 kW;
- wymagana jest funkcja niezależnego sterowania i regulacji temperatury dla przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy;
- urządzenie klimatyzacyjne musi realizować funkcję chłodzenia / ogrzewania przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy;
- w przedziale pasażerskim autobusów, przy temperaturze zewnętrznej powyżej +25°C, klimatyzacja musi mieć możliwość obniżenia temperatury przedziału pasażerskiego o co najmniej 5°C od temperatury zewnętrznej;
- w kabinie kierowcy, przy temperaturze zewnętrznej powyżej +25°C, klimatyzacja musi mieć możliwość obniżenia temperatury w kabinie kierowcy do temperatury nie wyższej niż +22°C.
- włączenie klimatyzacji musi nastąpić w sposób automatyczny, gdy temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu wyniesie +26°C (parametr ustawiany przez serwis wewnętrzny w ramach udzielonej autoryzacji);
- kierujący musi posiadać również możliwość ręcznego włączenia i wyłączenia klimatyzacji niezależnie od zastosowanych urządzeń automatycznych z płynną regulacją intensywności nadmuchu w kabinie kierowcy;
- wszystkie elementy w skraplaczu klimatyzacji mające kontakt z czynnikiem chłodniczym muszą być wykonane z miedzi;
- klimatyzator wyposażony w metalowe filtry powietrza wielokrotnego użytku (rozwiązanie zalecane) lub w papierowe filtry powietrza;
- podczas pracy klimatyzacji w trybie chłodzenia, system ogrzewania jest wyłączony.”

Pytanie nr 6.

„Punkt -13 Konstrukcja nośna autobusu wykonana z profili spawanych, ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej wgPN-EN-10088 gat. 1.4003 lub stali stopowej o podwyższonej wytrzymałości, o wymiarach przekrojów zapewniających odpowiednią wytrzymałość na skręcanie i zginanie, dodatkowo zabezpieczone antykorozyjnie w sposób umożliwiający bezawaryjne funkcjonowanie, bez napraw głównych, w czasie min. 10 lat,

Wniosek nr 6.

Wnosimy o równe traktowanie rozwiązania, gdzie Zamawiający uzna za tożsame, czy też równoważne rozwiązanie, w którym konstrukcja nośna autobusu wykonana z profili spawanych lub skręcanych, ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej wg PN-EN-10088 gat. 1.4003 lub stali stopowej o podwyższonej wytrzymałości, o wymiarach przekrojów zapewniających odpowiednią wytrzymałość na skręcanie i zginanie, dodatkowo zabezpieczone antykorozyjnie w sposób umożliwiający bezawaryjne funkcjonowanie, bez napraw głównych, w czasie min. 10 lat,

Wnosimy o zmianę w opisie, którym konstrukcja nośna autobusu wykonana z profili spawanych lub skręcanych,”

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje zapis w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 13 otrzymuje brzmienie:

„wykonana z profili ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej wg PN-EN-10088 gat. 1.4003 lub stali stopowej o podwyższonej wytrzymałości, o wymiarach przekrojów zapewniających odpowiednią wytrzymałość na skręcanie i zginanie, dodatkowo zabezpieczone antykorozyjnie w sposób umożliwiający bezawaryjne funkcjonowanie, bez napraw głównych, w czasie min. 10 lat”

Pytanie nr 7.

„Punkt - 14 Poszycie zewnętrzne i dach: zewnętrzne pokrywy obsługowe i klapy wykonane z blachy nierdzewnej j. w. lub aluminiowej i po otwarciu zabezpieczone przed opadaniem, zderzak przedni trzyczęściowy,

Wniosek nr 7.

Wnosimy o równe traktowanie rozwiązania, gdzie Zamawiający uzna za tożsame, czy też równoważne rozwiązanie, w którym zewnętrzne pokrywy obsługowe i klapy wykonane z blachy nierdzewnej j. w. lub aluminiowej lub wykonanej z tworzyw sztucznych i po otwarciu zabezpieczone przed opadaniem,”

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględni wniosek Wykonawcy i modyfikuje zapis w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 14 otrzymuje brzmienie:

„Poszycie boczne i dach z blachy odpornej na korozję - nierdzewnej wg PN-EN-10088, aluminiowej lub z tworzyw sztucznych wzmocnianych włóknem szklanym, ściany przednia i tylna z tworzyw sztucznych i ich kompozytów - gwarantujące co najmniej 10-letni okres eksploatacji autobusu bez konieczności wykonywania konserwacji i napraw związanych z korozją, zewnętrzne pokrywy obsługowe i klapy wykonane z blachy nierdzewnej j. w. lub aluminiowej lub wykonanej z tworzyw sztucznych i po otwarciu zabezpieczone przed opadaniem, zderzak przedni trzyczęściowy. Zamawiający preferuje rozwiązanie, w którym podział elementów poszycia zewnętrznego ścian bocznych autobusu jest pionowe w całym pasie podokiennym.”

Pytanie nr 8.

„Punkt -16 Przedział pasażerski b) ukształtowanie podłogi wewnątrz autobusu w sposób umożliwiający zajęcia dowolnego miejsca siedzącego przez pasażera bezpośrednio z niskiej podłogi lub poprzez pokonanie przez niego max. jednego podestu (stopnia) z poziomu niskiej podłogi.

W celu maksymalnego wykorzystania przestrzeni pasażerskiej producent zdecydował się na zabudowę miejsc we wszystkich obszarach, gdzie montaż foteli jest możliwy pod względem regulacji prawnych i standardów europejskich. Dzięki temu oferowane pojazdy charakteryzują się wysokimi walorami użytkowymi, również pod względem maksymalnej liczby miejsc siedzących. W celu optymalizacji warunków użytkowych proponujemy rozwiązanie, w którym dojście do dwóch miejsc siedzących jest po pokonaniu jednego stopnia i podestu. Pozostałe miejsca siedzące są osiągalne po pokonaniu jednego stopnia, lub podestu, lub z dojściem bezpośrednim. Rozwiązanie to jest szeroko stosowane i wynika z cech konstrukcyjnych pojazdu

Wniosek nr 8.

W przekonaniu, że posiadając dodatkowe miejsca siedzące, pojazd będzie charakteryzował się większą użytecznością, niż w chwili, gdy zrezygnujemy z zabudowy tych miejsc, prosimy o dopuszczenie takiego rozwiązania, gdzie dwa dodatkowe miejsca siedzących mają dostęp po pokonaniu jednego stopnia i podestu.”

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i modyfikuje zapis w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 16 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) ukształtowanie podłogi wewnątrz autobusu w sposób umożliwiający zajęcia dowolnego miejsca siedzącego przez pasażera bezpośrednio z niskiej podłogi lub poprzez pokonanie przez niego jednego podestu (stopnia) z poziomu niskiej podłogi, Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym maksymalnie 2 miejsca siedzące wymagają pokonania jednego stopnia i podestu”

Pytanie nr 9.

„Punkt - 18 drzwi a) troje drzwi sterowane elektropneumatycznie w układzie 2-2-2, szerokość efektywna drzwi dwuskrzydłowych min. 1200 mm, wyposażonych w poręcze, otwieranych do wewnątrz, rozmieszczonych równomiernie na całej długości nadwozia, wyposażonych w mechanizm powrotnego otwierania w przypadku natrafienia na przeszkodę, system drzwi musi spełniać wymagania określone w Regulaminie nr 107 EKG ONZ.

Wniosek nr 9.

Czy Zamawiający dopuści pojazd, gdzie szerokość efektywna drzwi dwuskrzydłowych spełnia wymagania określone w Regulaminie nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych i drzwi są sterowane elektrycznie.

Uzasadnienie zmian

Określony przez wyżej wymieniony regulamin standard szerokości przejścia zapewnia wysoką użyteczność i funkcjonalność rozwiązania i jest z powodzeniem stosowany u wymagających przewoźników w europejskich aglomeracjach miejskich.

Ta różnica w parametrach – opis Zamawiającego (1200mm) - w stosunku do standardu określonego w ww. regulaminie – w istotny sposób ogranicza liczbę potencjalnych dostawców autobusów, a dopuszczenie standardu określonego w ww. regulaminie może być spełniony przez większą liczbę wykonawców.

Dlatego wnioskujemy o dopuszczenie pojazdów, które pod względem szerokości spełniają wymagania określone w Regulaminie nr 107 EKG ONZ

Uzasadnienie: zastosowanie napędu elektrycznego charakteryzuje się cichszą pracą w porównaniu do pneumatyki, co pozwala ograniczyć jeden z istotnych, szkodliwych parametrów środowiskowych, występujących w komunikacji miejskiej jakim jest hałas; Ponadto napęd elektryczny pozwala ograniczyć zużycie paliwa, ponieważ charakteryzuje się wyższą sprawnością działania w porównaniu do pneumatyki i nie wymaga doprowadzenia sprężonego powietrza do napędu siłowników drzwiowych – sprężarka zasila pozostałe tylko układy np. hamulcowy, zawieszenia.”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że wystąpił z wnioskiem do Instytucji Zarządzającej o zgodę na zmianę zapisów OPZ, polegającą na odstąpieniu od wymogu szerokości efektywnej 1200 mm, który został zawarty w załączniku nr 3 do wniosku o dofinansowanie projektu „Modernizacja i rozwój komunikacji miejskiej w Pabianicach”. W przypadku uzyskania zgody Instytucji Zarządzającej, Zamawiający dokona stosownej zmiany OPZ. Zamawiający informuje jednocześnie, że zaleca zastosowanie sterowania elektropneumatycznego drzwi, jednakże dopuści drzwi sterowane elektrycznie, w związku z czym **modyfikuje zapis w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 18 lit. a) otrzymuje brzmienie:**

„a) troje drzwi sterowane elektropneumatycznie (rozwiązanie zalecane) lub elektrycznie w układzie 2-2-2, szerokość efektywna drzwi dwuskrzydłowych min. 1200 mm, wyposażonych w poręcze, otwieranych do wewnątrz, rozmieszczonych równomiernie na całej długości nadwozia, wyposażonych w mechanizm powrotnego otwierania w przypadku natrafienia na przeszkodę, system drzwi musi spełniać wymagania określone w Regulaminie nr 107 EKG ONZ”;

Pytanie nr 10.

„Punkt -20. Instalacja elektryczna b) 2 akumulatory bezobsługowe zamontowane w wysuwanej lub obrotowej obudowie o pojemności min. 200 Ah oraz gniazdo do ładowania akumulatorów z zewnętrznego źródła;

Wniosek nr 10. Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania z 2 akumulatorami bezobsługowymi z o pojemności min. 170 Ah i dwoma dodatkowymi akumulatorami, które służą do rozruchu o pojemności 2x35 Ah.”

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy załącznika nr 1 do SIWZ – OPZ dotyczące instalacji elektrycznej.

Pytanie nr 11.

„Punkt -31 Centralny agregat smarowniczy.

Wniosek nr 11:

W oferowanych pojazdach nie ma punktów smarnych w podwoziu.

Wnosimy zatem o dopuszczenie w takim przypadku pojazdów bez centralnego agregatu smarowniczego.”

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, pkt 31 lit. e) zawarty został zapis, że Zamawiający dopuszcza zastosowanie bezobsługowych systemów smarowania podwozia. W takim przypadku wymogi lit. a) – d) nie obowiązują. W związku z powyższym, Zamawiający podtrzymuje zapisy załącznika nr 1 do SIWZ – OPZ dotyczące centralnego agregatu smarowniczego.

Pytanie nr 12.

„Punkt -33 Inne urządzenia i wyposażenie l) urządzenie informujące kierującego o chwilowym zużyciu paliwa za pomocą kontrolki LED (zielona-czerwona) oraz umożliwiające zarządzającemu ocenę prawidłowego wykorzystania pojazdu poprzez zapisanie w pamięci urządzenia:

- przekroczenie prędkości,
- przekroczenie nadmiernych obrotów silnika,
- jazdę poza ekonomicznym zakresem obrotów,
- ostre hamowanie,
- gwałtowne przyspieszenie,
- nadmierne obroty biegu jałowego i zużycia paliwa,
- poziom paliwa w zbiorniku,
- poziom płynu chłodzącego,
- przekroczenie temperatury czynnika chłodzącego,
- przekroczenie ciśnienia oleju;

Wniosek nr 12 :

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie bez rejestracji ciśnienia oleju?

Uzasadnienie zmian:

Producent silnika i autobusu nie przewiduje monitorowania tego parametru przez klienta. Sygnał ten nie występuje na szynie CAN. W układzie elektronicznego systemu sterowania silnikiem zastosowano już rozwiązania zabezpieczające silnik przed pracą w nieprawidłowych warunkach. Dodatkowo kierowca jest informowany o niewłaściwym ciśnieniu i poziomie oleju w silniku.”

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i modyfikuje zapis w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 33 lit. l) otrzymuje brzmienie:

„l) urządzenie informujące kierującego o chwilowym zużyciu paliwa za pomocą kontrolki LED (zielona-czerwona) oraz umożliwiające zarządzającemu ocenę prawidłowego wykorzystania pojazdu poprzez zapisanie w pamięci urządzenia:

- przekroczenie prędkości,*
- przekroczenie nadmiernych obrotów silnika,*
- jazdę poza ekonomicznym zakresem obrotów,*
- ostre hamowanie,*
- gwałtowne przyspieszenie,*
- nadmierne obroty biegu jałowego i zużycia paliwa,*
- poziom paliwa w zbiorniku,*
- poziom płynu chłodzącego,*
- przekroczenie temperatury czynnika chłodzącego,*
- przekroczenie ciśnienia oleju (rejestracja parametru zalecana, nieobowiązkowa)”*

Pytanie nr 13.

„Punkt -35 Warunki dodatkowe wymagane od Wykonawcy w ramach dostawy autobusu f) wyposażenie Zamawiającego w kompletną dokumentację techniczno-eksploatacyjną, schematy układu pneumatycznego, hamulcowego, chłodzenia, ogrzewania, elektrycznego itp., instrukcje napraw wszystkich zespołów, urządzeń i układów stosowanych w autobusie oraz katalogi części zamiennych w języku polskim, w wersji papierowej i elektronicznej, w ilości trzech kompletów;

Wniosek nr 13:

Wnosimy o zmianę zapisu i dopuszczenie dokumentacji tylko w wersji elektronicznej, która jest na bieżąco aktualizowana.

Uzasadnienie zmian:

Starając się chronić środowisko naturalne, unikamy drukowania dokumentacji wszędzie tam, gdzie jest to możliwe. Dlatego też całość dokumentacji dotycząca napraw (instrukcje dla mechaników, katalogi części zamiennych, etc) dostępna jest w wersji elektronicznej on line, co pozwala na aktualizację, a tym samym na dostęp do najbardziej aktualnej wersji dokumentacji.”

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ, wymienione w załączniku nr 1 – OPZ, pkt 35 lit. f).

Pytanie nr 14.

„W dokumencie Załącznik nr 1 – OPZ punkt 4 – Silnik spalinowy, podpunkt f zawarty jest opis automatycznego systemu detekcji i gaszenia pożaru. Zamawiający stawia wymaganie zastosowania proszku gaśniczego. Takie sformułowanie wymagań nosi znamiona ograniczenia konkurencji ponieważ różni producenci autobusów posiadają również rozwiązania stosowane jako standardowe, które wykorzystują płynny środek gaszący. Te rozwiązania spełniają wymagania funkcjonalne polegające na sprawnej detekcji oraz ugaszeniu ewentualnego pożaru. Wymaganie zastosowania proszku gaśniczego zmusza potencjalnych oferentów do zastosowania rozwiązań niestandardowych, które podnoszą koszt wyprodukowania oraz serwisowania autobusu, co z kolei prowadzi do podniesienia kosztów ponoszonych ostatecznie przez zamawiającego, który zapłaci za dostarczone autobusy oraz serwisowanie systemów przeciwpożarowych w okresie 12 lat.

W związku z powyższym prosimy odpowiedź na pytanie, czy Zamawiający dopuści możliwości zastosowania systemu przeciwpożarowego z ciekłym środkiem gaszącym.”

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ, wymienione w załączniku nr 1 – OPZ, pkt 4 lit. f).

Pytanie nr 15.

„W dokumencie Załącznik nr 1 – OPZ punkt 7 – Ogrzewanie i klimatyzacja, podpunkt d zawarty jest opis dotyczący urządzeń klimatyzacyjnych. Zamawiający wymaga jak poniżej:

- wszystkie elementy w skraplaczu klimatyzacji mające kontakt z czynnikiem chłodniczym muszą być wykonane z miedzi;

– klimatyzator wyposażony w metalowe filtry powietrza wielokrotnego użytku;

Producenci autobusów, stosują urządzenia klimatyzacyjne różnych producentów. Są producenci klimatyzacji, którzy od wielu lat stosują skraplacze aluminiowe i nie powoduje to skrócenia trwałości tych urządzeń i utraty ich szczelności. Szczególnie istotne jest, że miedź jest znacznie cięższa i droższa od aluminium. Wymaganie zastosowania skraplaczy wykonanych w technologii miedzi ogranicza konkurencję, ponieważ zmusza producentów autobusów do stosowania rozwiązań innych niż standardowe, co oczywiście powoduje podniesienie kosztów wyprodukowania autobusów. Jak chodzi o stosowanie metalowych filtrów powietrza wielokrotnego użytku chcemy zwrócić uwagę na dużo niższy stopień oczyszczania powietrza z zanieczyszczeń przez filtry metalowe. Dodatkowo ich wielokrotne używanie wymaga stosowania odpowiednich urządzeń i środków chemicznych. Ilość cykli czyszczenia dla filtrów metalowych jest ograniczona. Wyżej wymienione fakty potwierdzają, że wymaganie stosowania filtrów metalowych nie ma uzasadnienia technicznego a uzasadnienie ekonomiczne jest dyskusyjne.”

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymóg wykonania z miedzi wszystkich elementów w skraplaczu klimatyzacji, mających kontakt z czynnikiem chłodniczym.

Zamawiający zaleca metalowe filtry wielokrotnego użytku, jednakże dopuści także filtry papierowe. W związku z powyższym, **Zamawiający modyfikuje zapis w załączniku nr 1 do SIWZ – OPZ, punkt 7 lit. d) otrzymuje brzmienie:**

„d) klimatyzacja całopojazdowa, z rozdziałem nadmuchu na przestrzeń pasażerską i kabinę kierowcy, o następujących parametrach:

- autobus musi być wyposażony w urządzenie klimatyzacyjne przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy;
- klimatyzacja musi mieć wydajność chłodzenia nie mniej niż 25 kW;
- wymagana jest funkcja niezależnego sterowania i regulacji temperatury dla przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy;
- urządzenie klimatyzacyjne musi realizować funkcję chłodzenia / ogrzewania przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy;
- w przedziale pasażerskim autobusów, przy temperaturze zewnętrznej powyżej +25°C, klimatyzacja musi mieć możliwość obniżenia temperatury przedziału pasażerskiego o co najmniej 5°C od temperatury zewnętrznej;
- w kabinie kierowcy, przy temperaturze zewnętrznej powyżej +25°C, klimatyzacja musi mieć możliwość obniżenia temperatury w kabinie kierowcy do temperatury nie wyższej niż +22°C.
- włączenie klimatyzacji musi nastąpić w sposób automatyczny, gdy temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu wyniesie +26°C (parametr ustawiany przez serwis wewnętrzny w ramach udzielonej autoryzacji);

- *kierujący musi posiadać również możliwość ręcznego włączenia i wyłączenia klimatyzacji niezależnie od zastosowanych urządzeń automatycznych z płynną regulacją intensywności nadmuchu w kabinie kierowcy;*
- *wszystkie elementy w skraplaczu klimatyzacji mające kontakt z czynnikiem chłodniczym muszą być wykonane z miedzi;*
- *klimatyzator wyposażony w metalowe filtry powietrza wielokrotnego użytku (rozwiązanie zalecane) lub w papierowe filtry powietrza;*
- *podczas pracy klimatyzacji w trybie chłodzenia, system ogrzewania jest wyłączony.”*

W związku z dokonanymi modyfikacjami Zamawiający informuje, iż wraz z niniejszym pismem publikuje ujednolicone (po modyfikacji) dokumenty:

- Załącznik nr 1 do SIWZ - Opis przedmiotu zamówienia;
- Załącznik nr 8 do SIWZ - Wzór formularza ofertowego.

Prezydent Miasta Pabianic
/-/Grzegorz Mackiewicz