



BKM-I.271.20.2017

MIASTO BIAŁYSTOK

Białystok, dnia 13 grudnia 2017 r.

Biuletyn Informacji Publicznej

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego, pn.:

„Dostawa 20 autobusów w ramach projektu: Poprawa dostępności centrum Białegostoku dla komunikacji miejskiej”

Działając, na podstawie art. 38 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1579 ze zm.), w związku z zapytaniem Wykonawcy dot. Załącznika nr 7 do SIWZ, Zamawiający udziela odpowiedzi:

Pytanie 1:

1. Pkt 7.1.3

„dostęp do kabiny prowadzącego pojazd z wydzielonym wejściem dla prowadzącego przez przednie skrzydło pierwszych drzwi oraz poprzez drzwi wewnętrzne z przestrzeni pasażerskiej (wyposażone w zamek patentowy - trzy klucze w komplecie)”

Wniosek nr 1:

Wnosimy o dopuszczenie przez Zamawiającego jako równoważnej kabiny typu zamkniętego z wydzielonym wejściem dla prowadzącego tylko przez drzwi wewnętrzne z przestrzeni pasażerskiej (bez bezpośredniego dostępu przez pierwsze skrzydło drzwi 1)”

Uzasadnienie:

Wyżej opisana kabina w stopniu równoważnym zapewnia bezpieczeństwo prowadzącego, zachowując dodatkowo przestrzeń całkowitą drzwi przednich dla ruchu pasażerów na przystankach.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza w autobusie hybrydowym jednoczłonowym takie rozwiązanie, pod warunkiem wykonania kabiny w sposób ograniczający do minimum wymianę powietrza pomiędzy kabiną a przedziałem pasażerskim.



BKM-I.271.20.2017

Pytanie 2:

2. Pkt 7.3.3.

„Umieszczenia z prawej strony kolumny kierowniczej ręcznej dźwigni retardera”.

Wniosek nr 2:

Wnosimy o dopuszczenie braku reterdera na skrzyni biegów jako nie mającego zastosowania przy układzie hybrydowym, jak również- co za tym idzie- dopuszczenie braku dźwigni ręcznej reatrdera.

Uzasadnienie:

W naszych autobusach hybrydowych nie stosujemy retardera przy skrzyni biegów. Funkcję retardera pełni u nas silnik elektryczny, który działa jako generator/prądnicą podczas hamowania rekuperacyjnego.

Ma to zastosowanie zwłaszcza przy dojeździe autobusu do przystanku, kiedy wyłączony jest napęd konwencjonalny, a włączony – elektryczny.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza w autobusie hybrydowym jednoczłonowym takie rozwiązanie, gdy nie występuje układ retardera.

Pytanie 3:

3. Pkt:

- 8.3.1.,,separator oleju z automatycznym usuwaniem wychwyconej wody,
- 8.3.2. osuszacz powietrza sterowany elektrycznie,
- 8.3.3. separator wody z automatycznym usuwaniem wychwyconej wody”

Wniosek nr 3:

Wnosimy o uznanie jako równoważne spełnienie wszystkich powyższych funkcji przez osuszacz powietrza.

Uzasadnienie:

W naszym rozwiązaniu funkcję usuwania wychwyconej wody spełniania sterowany elektrycznie osuszacz powietrza, co jest jak najbardziej rozwiązaniem równoważnym z wymaganym przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie w autobusie hybrydowym jednoczłonowym.



BKM-I.271.20.2017

Pytanie 4:

4. Pkt. 9.1.

„Zamawiający wymaga, żeby w strefie gorącej przewody były wykonane z metalu odpornego na korozję, natomiast pozostałe przewody (poza strefą gorącą) mogą być z tworzywa sztucznego, w obu przypadkach w izolacji termicznej.”

Wniosek nr 4:

Wnosimy o równe traktowanie rozwiązania, w którym brak izolacji przewodów chłodzenia jest celowym rozwiązaniem konstrukcyjnym i technologicznym zapewniającym prawidłową pracę układu chłodzenia.

Rury układu ogrzewania są izolowane termicznie.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie w autobusie hybrydowym jednoczłonowym.

Pytanie 5:

4. Pkt. 9.1.

„Zamawiający wymaga, żeby w strefie gorącej przewody były wykonane z metalu odpornego na korozję, natomiast pozostałe przewody (poza strefą gorącą) mogą być z tworzywa sztucznego, w obu przypadkach w izolacji termicznej.”

Wniosek nr 4:

Wnosimy o równe traktowanie rozwiązania, w którym brak izolacji przewodów chłodzenia jest celowym rozwiązaniem konstrukcyjnym i technologicznym zapewniającym prawidłową pracę układu chłodzenia.

Rury układu ogrzewania są izolowane termicznie.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie w autobusie hybrydowym jednoczłonowym.



BKM-I.271.20.2017

Pytanie 6:

6. Pkt 15.1

15.1, „Zamawiający wymaga zastosowania układu centralnego smarowania spełniającego poniższe wymogi...”

Wniosek nr 6:

W oferowanych pojazdach nie ma punktów smarnych w podwoziu.
Wnosimy zatem o dopuszczenie w takim przypadku pojazdów bez centralnego agregatu smarowniczego.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza w autobusie hybrydowym jednoczłonowym takie rozwiązanie, jeżeli nie występują punkty smarne.

Pytanie 7:

7. Pkt 17.1.1.

„Autobus wyposażony w dodatkowe urządzenie grzewcze zasilane olejem napędowym z głównego zbiornika, rury instalacji grzewczej z metali kolorowych lub stali nierdzewnej termoizolowane.”

Wniosek nr 7:

Wnosimy o równe traktowanie rozwiązania w postaci zastosowania rur instalacji grzewczej z tworzywa sztucznego UWEPEX, nie wymagającego termoizolacji.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza proponowane rozwiązanie w autobusie hybrydowym jednoczłonowym.

Dokonane wyjaśnienia i modyfikacje SIWZ wiążą Wykonawców z chwilą ich upublicznienia.

ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA
Adam Polński