Podstawowe informacje o oferowanym przedmiocie zamówienia, wymagane przez Zamawiającego. Dotyczy Autobusu EV o którym mowa w załączniku nr 1 do siwz

Wykonawca składając ofertę deklaruje, że oferowany przez niego przedmiot zamówienia spełnia wszystkie wymagania zamawiającego zawarte w kolumnie „Wymagania Zamawiającego”.

Zamawiający dokonując oceny oferty podda ocenie zgodność informacji podanych w kolumnie „Oferowane przez Wykonawcę (kolumnę wypełnia wykonawca)” z wymaganiami zamawiającego podanymi w kolumnie „Wymagania Zamawiającego”.

Instrukcja wypełnienia kolumny „Oferowane przez Wykonawcę”:

1. W miejscach, w których Zamawiający dopuszcza więcej, niż jedno rozwiązanie (dopuszczając rozwiązania alternatywne), Wykonawca musi wybrać i opisać oferowane rozwiązanie.
2. W miejscach, w których Zamawiający dopuszcza rozwiązania alternatywne i wymaga podania danych zaoferowanego rozwiązania, Wykonawca zobowiązany jest do podania tych danych, a w miejscach nie dotyczących rozwiązania zaoferowanego powinien wpisać „nie dotyczy”.
3. W miejscach, w których Zamawiający wpisał „Producent: …, typ:…., model: ….” należy podać producenta oraz, o ile występuje, typ i model urządzenia, podzespołu itp.
4. W miejscach, w których Zamawiający wpisał „Opis oferowanego rozwiązania: …”, Wykonawca zobowiązany jest do podania szczegółowego opisu oferowanych cech, parametrów, zespołów, instalacji itp. umożliwiających jednoznaczne potwierdzenie i sprawdzenie, czy Wykonawca spełnił wszystkie wymagania określone przez Zamawiającego.
5. W miejscach, gdzie konieczne jest podanie wartości liczbowych, należy je podać w jednostkach i z dokładnością podawaną przez zamawiającego w kolumnie „Wymagania Zamawiającego”, umożliwiających jednoznaczne potwierdzenie i sprawdzenie, czy Wykonawca spełnił wszystkie wymagania określone przez Zamawiającego.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lp.** | **Wymagania Zamawiającego zawarte w specyfikacji technicznej autobusu elektrycznego, które Wykonawca zobowiązany jest potwierdzić.** | | **Oferowane przez Wykonawcę:**   * **rozwiązania techniczne** * **parametry techniczne,** * **okresy gwarancji**   **Potwierdzające w sposób jednoznaczny spełnienie wymagań Zamawiającego.** |
| **Opis wymagania** | **Nr pozycji w specyfikacji technicznej** |
| 1. | Autobus elektryczny fabrycznie nowy, dwuczłonowy, trzyosiowy, spełniający wszystkie przepisy warunkujące dopuszczenie go do ruchu drogowego na terenie Polski. | 1.1 | **Producent:…**  **Marka:…**  **Typ:…**  **Model:…**  **Okres gwarancji całopojazdowej (minimalny wymagany 36 miesięcy) …… miesięcy** |
| 2. | Liczba miejsc siedzących obliczona zgodnie obowiązującym prawem musi być ≥ 40 | 2.1 | **Liczba miejsc siedzących:…** |
| 3. | Całkowita liczba miejsc w pojeździe, zdefiniowana w świadectwie zgodności WE lub innym dokumencie wymaganym do zarejestrowania w Polsce, musi być  ≥ 120 | 2.2 | **Całkowita liczba miejsc pasażerskich:…** |
| 4. | Liczba miejsc dostępnych z niskiej podłogi nie mniej, niż: 10, w tym 4 miejsca siedzące wykonane jako siedzenia specjalnie dla pasażerów niepełnosprawnych, spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ, zlokalizowane w rejonie drugich drzwi dla pasażerów. | 2.3 | **Liczba miejsc dostępnych z niskiej podłogi:…** |
| 5. | Długość całkowita od 17,50 m do 18,75 m. | 3.1 | **Długość całkowita: … m** |
| 6. | Zalecane jest zawieszenie przednie niezależne. Dopuszcza się zawieszenie zależne z belką sztywną.  Pneumatyczne, z możliwością realizacji funkcji tzw. „przyklęku”, umożliwiającego obniżenie poziomu podłogi o co najmniej 60 mm, podczas postoju na przystanku.  Funkcja musi być uruchamiana ze stanowiska kierowcy oraz posiadać możliwość uruchomienia przyklęku zarówno przy otwartych jak i zamkniętych drzwiach pojazdu oraz możliwość utrzymania autobusu w stanie przyklęku również po wyłączeniu stacyjki.  Przy aktywnej funkcji przyklęku oraz:  otwartych drzwiach  lub  aktywnej funkcji otwierania drzwi przez pasażerów  pojazd musi być utrzymywany w pozycji przyklęku. | 5.1 | **Producent elementów mechanicznych**  **(osi ):…**  **Typ:…**  **Model:…**  **Opis oferowanego rozwiązania:** |
| 7. | Oś napędowa - w drugim członie pojazdu ( 3 oś pojazdu). | 5.2 | **Producent:…**  **Typ:…**  **Model:…** |
| 7a. | Wymagany jest układ centralnego smarowania, spełniający niżej wymienione wymagania:  7.1.1. Zalecana jest funkcja manualnego przesmarowania, polegająca na ręcznym wymuszeniu przez operatora cyklu smarowania.  7.1.2. Układ musi posiadać system diagnozy, informujący w kabinie kierowcy co najmniej o wystąpieniu usterki i braku smaru w zasobniku.  7.1.3. Smarowanie co najmniej elementów układu zawieszenia oraz elementów przegubu łączącego człony autobusu. | 7.1 | **Opis oferowanego rozwiązania:** |
| 8. | Zalecany jest jeden centralny silnik, zabudowany przed osią napędową, napędzający most napędowy.  Dopuszcza się rozwiązanie z 2 silnikami trakcyjnymi o identycznych parametrach, zabudowanymi w portalowej osi napędowej.  Silnik/silniki prądu przemiennego, asynchroniczne. Zalecany jest silnik klatkowy, zwarty 6 polowy. | 8.1 | **Producent silnika/silników:…**  **Typ:…**  **Model:…**  **Opis oferowanego rozwiązania:** |
| 9. | **Całkowita moc znamionowa** silnika centralnego lub **całkowita moc znamionowa** sumaryczna 2 silników zamontowanych w osi napędowej musi być ≥ 240 kW, | 8.2 | **Moc znamionowa silnika centralnego: … kW**  **lub**  **Sumaryczna moc znamionowa 2 silników zamontowanych w osi napędowej: … kW** |
| 10. | W przypadku zastosowania jednego centralnego silnika asynchronicznego, musi on spełniać następujące wymagania: klatkowy, zwarty przystosowany do zasilania z przekształtnika trakcyjnego, posiadający wyizolowane wszystkie łożyska na wale silnika lub komory tych łożysk oraz wyposażony w szczotkę, która zwiera wał silnika z jego korpusem.  Dopuszcza się brak szczotki, która zwiera wał silnika z jego korpusem, jeżeli konstrukcja silnika wyklucza możliwość jego przyspieszonego zużycia na skutek występowania różnicy potencjałów pomiędzy wałem i korpusem silnika. W takim przypadku wykonawca musi udzielić gwarancji na łożyska silnika nie mniejszej niż 500 000 km. | 8.3 | **„Gwarancja na łożyska silnika …. km”**  **Opis oferowanego rozwiązania:** |
| 11. | Opony bezdętkowe (identyczne dla całej dostawy), wielosezonowe (całoroczne), w wersji miejskiej ze wzmocnionym płaszczem bocznym, zapewniające przebieg co najmniej 100.000 km lub użytkowanie w czasie nie krótszym niż 48 miesięcy, umożliwiające bezpieczną eksploatację niezależnie od pory roku oraz panujących warunków pogodowych. | 9.1 | **Okres gwarancji na każdą oponę:**   * **…….. km** * **…….. miesięcy** |
| 12. | Układ pneumatyczny | 10 | **Producent układu pneumatycznego :…**  **Typ:…**  **Model:…** |
| 13. | Wymagane jest zastosowanie łopatkowej sprężarki powietrza, w obwodzie przygotowania powietrza o wydatku dostosowanym do eksploatacji w ruchu miejskim. Sprężarka wyposażona w zawór zabezpieczający przed nadmiernym wzrostem ciśnienia w przypadku zatkania się przewodów za sprężarką lub inne rozwiązanie spełniające tę funkcję. | 10.7 | **Producent sprężarki:……**  **Typ:……………..**  **Model:………….**  **Opis oferowanego rozwiązania:** |
| 14. | Wymagane jest ogrzewanie mieszane elektryczno – spalinowe:  • przedziału pasażerskiego,  • indywidualne ogrzewanie stanowiska kierowcy,  w którym medium dostarczającym energię cieplną jest płyn niskokrzepnący wykonany na bazie glikolu etylowego, mieszalny z innymi płynami opartymi na tej samej bazie. Płyn ma spełniać co najmniej wymagania normy ASTM D3306 lub SAE J1034 9 normy PN-93/C-40008 + poniższe warunki dodatkowe:  1. Temperatura zapłonu > 120 ºC.  2.Temperatura krystalizacji płynu o stężeniu eksploatacyjnym ≤ -35 ºC (wg PN-93/C-40008/10).  Dopuszcza się zastosowanie płynu chłodniczego na bazie etanodiolu (glikolu etylenowego), musi on jednak spełniać wszystkie przepisy prawa obowiązujące w tym zakresie oraz spełniać ww. warunki dodatkowe.  Wykonawca zobowiązany jest na etapie realizacji umowy przedstawić algorytm sterowania ogrzewaniem, (przedstawiający w szczególności wszystkie sygnały niezbędne do sterowania układem ogrzewania), z którego wynikać będzie jednoznacznie spełnienie funkcjonalności wymaganej przez zamawiającego. | 12.1 | **Opis oferowanego rozwiązania:**  **Producent: …**  **Typ:…**  **Model:…** |
| 15. | Dopuszcza się trzy rozwiązania układu klimatyzacji:  a) Rozwiązanie zalecane nr 1. Klimatyzacja składająca się z dwóch niezależnych układów: dla przestrzeni pasażerskiej oraz dla kabiny kierowcy.  Przez niezależny układ klimatyzacji zamawiający rozumie:  - wyposażony co najmniej w niżej wymienione oddzielne elementy:   * + sprężarkę z napędzającym ją silnikiem elektrycznym,   + skraplacz,   + parownik (lub parowniki),   + zawór/zawory rozprężny/e.   Tym samym zamawiający wymaga, aby układy klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy wyposażone były w co najmniej oddzielne ww. elementy. Automatyczne sterowanie klimatyzacją w przestrzeni pasażerskiej, kiedy operator ustawia wyłącznie wymaganą temperaturę w przestrzeni pasażerskiej, a układ sterujący dobiera w sposób automatyczny, celem uzyskania jak najlepszego komfortu dla podróżnych, nastawy takich parametrów jak: intensywność chłodzenia/ogrzewania, natężenie nadmuchu powietrza, źródło pobieranego powietrza (z zewnątrz pojazdu, z wnętrza przestrzeni pasażerskiej lub w sposób mieszany). Ustawienie zadanej temperatury może być realizowane za pomocą kombinacji naciśnięć kilku przycisków na panelu sterującym lub w inny sposób uniemożliwiający kierowcy jej zmianę w prosty sposób.  Manualne sterowanie klimatyzacją kabiny kierowcy: umożliwiające operatorowi samodzielne ustawianie wszystkich parametrów pracy, tj. intensywności nadmuchu, temperatury wdmuchiwanego powietrza lub liczby stopni, o jaką ma nastąpić obniżenie lub podwyższenie tej temperatury.  b) Rozwiązanie zalecane nr 2. Energooszczędny wspólny układ wentylacji, klimatyzacji i ogrzewania miejsca pracy kierowcy i klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej, spełniający poniższe wymagania:   * + logika sterowania wentylacją, klimatyzacją i ogrzewaniem zgodna z normą VDV 236/1 ECO. Temperatura w przestrzeni pasażerskiej wg przebiegu krzywej ekonomicznej dla autobusów klasy 1 (miejskich), lub logika sterowania klimatyzacją i ogrzewaniem oparta na charakterystyce opracowanej przez Producenta z uwzględnieniem zapewnienia optymalnego komfortu termicznego dla pasażerów jak i optymalną pod względem zużycia energii   + urządzenie zamontowane na dachu autobusu, elektryczne,   + pompa ciepła włączona w układ ogrzewania całego autobusu, o mocy umożliwiającej utrzymanie komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy. Musi umożliwiająca odzysk ciepła z otoczenia przy temperaturze zewnętrznej ≥ – 5 °C. Zalecana jest jak najniższa wartość tej temperatury, od której zaczyna działać pompa ciepła z dodatnim bilansem.   + do temperatury zewnętrznej ≥ +8 °C cała energia do ogrzewania autobusu musi pochodzić z pompy ciepła. Zalecana jest jak najniższa wartość tej temperatury   + w zakresie temperatur od +8 °C do -5 °C cała energia do ogrzewania autobusu musi pochodzić z pompy ciepła, a w przypadku jej niedoboru również z pieca grzewczego,   + poniżej -5 °C cała energia do ogrzewania autobusu może pochodzić z pieca grzewczego,   + zalecana moc chłodnicza ≥ 44 kW, musi być wystarczająca dla spełnienia wymagań dotyczących komfortu termicznego,   + działające automatycznie, w oparciu o dane rejestrowane przez czujniki temperatury wewnątrz i na zewnątrz autobusu, we współpracy z układem ogrzewania autobusu,   + posiadająca funkcję chłodzenia i ogrzewania, z funkcją niezależnego sterowania pracą i regulacją temperatury w kabinie kierowcy oraz przestrzeni pasażerskiej,   + sterownik umożliwiający ręczne ustawienie (w trybie serwisowym) wymaganej temperatury w przestrzeni pasażerskiej,   + z możliwością pracy w trybie samej wentylacji przestrzeni pasażerskiej,   + automatyczny układ sterowania pracą urządzenia klimatyzacyjnego, we współpracy z urządzeniami ogrzewczymi i wentylacyjnymi,   + nadmuch powietrza realizowany wieloma otworami rozmieszczonymi równomiernie w przestrzeni pasażerskiej, w taki sposób, aby umożliwiały wymaganą wymianę powietrza. Nie może powodować dyskomfortu (odczucia chłodu lub uciążliwego hałasu związanego z pracą urządzenia) dla pasażerów siedzących i stojących w każdym miejscu przestrzeni pasażerskiej,   + w miejscu łatwo dostępnym musi być zamontowane odpowiednie szybkozłącze kątowe umożliwiające podłączenie urządzenia do obsługi klimatyzacji.   + zastosowanie CO2 jako czynnika chłodniczego.   **c)** Dopuszczone rozwiązanie alternatywne.  Logika sterowania klimatyzacją i ogrzewaniem wg krzywej opracowanej przez Producenta z uwzględnieniem zapewnienia optymalnego komfortu termicznego dla pasażerów jak i optymalną pod względem zużycia energii.  **Uwaga dotycząca wszystkich ww. rozwiązań, tj. zalecanych i dopuszczonego: Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć urządzenie do wymiany czynnika w trybie pracy automatycznej (tj. operator wybiera program wymiany czynnika i go załącza) oraz urządzenie diagnostyczne do obsługi, diagnozy i naprawy układu klimatyzacji.** | 13.2 | **Producent klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej : …**  **Typ:…**  **Model:…**  **Producent klimatyzacji kabiny kierowcy: …**  **Typ:…**  **Model:…**  **Opis oferowanego rozwiązania:** |
| 16. | Układ trakcyjny umieszczony w miejscu zapewniającym łatwy dostęp do wszystkich urządzeń.  **Rozwiązanie zalecane**: Urządzenia takie jak: rozdzielnica wysokiego napięcia, falownik/falowniki trakcyjny/e, przetwornica statyczna, zabudowane muszą być w jednej wspólnej obudowie zamontowanej na dachu autobusu:  15.1.1. Dostęp do elementów ww. urządzeń musi być możliwy po otwarciu jednej pokrywy. Dopuszcza się podzielenie tej pokrywy na segmenty.  15.1.2. Nie dopuszcza się zabudowy ww. urządzeń w oddzielnych obudowach. Ponadto dostęp do wszystkich elementów składowych tych urządzeń tj.: styczników, tranzystorów, dławików, płyt sterujących, musi być możliwy bezpośrednio po otwarciu pokrywy, o której mowa w pkt 15.1.1.  15.1.3. Pokrywa musi być połączona z obudową za pomocą zawiasów i zabezpieczona przed otwarciem za pomocą zamków, których otwieranie i zamykanie musi odbywać się bez konieczności użycia dodatkowych narzędzi (przykład rozwiązania: dopuszcza się zamki zatrzaskowe, niedopuszczalne są natomiast połączenia śrubowe).  15.1.4. Nie dopuszcza się plombowania obudów jakichkolwiek urządzeń.  **Dopuszcza się rozwiązanie**, w którym poszczególne elementy układu napędowego oraz urządzenia pomocnicze będą rozmieszczone zgodnie z potrzebami i możliwościami konstrukcyjnymi.  Konstrukcja obudowy, pokrywy oraz ich połączenie muszą zapewniać poprawną pracę zabudowanych urządzeń oraz utrzymanie prawidłowej rezystancji izolacji w warunkach panujących w polskiej strefie klimatycznej, a w szczególności poprzez zabezpieczenie przed wilgocią oraz dostawaniem się pyłów. | 15.1 | **Producent:…**  **Typ:…**  **Model:…**  **Opis oferowanego rozwiązania:** |
| 17. | Wymagana jest dostawa 3 szt. ładowarek podwójnych oraz 1 szt. ładowarki pojedynczej, stacjonarnych małej mocy, przeznaczonych do ładowania wolnego, umożliwiających naładowanie baterii trakcyjnych autobusu od 0 do 100 % energii dostępnej oraz przeprowadzenie procesu balansowania napięć ogniw w czasie do 4 godzin. Każda z ładowarek musi być podłączona do stałego zasilania, oraz umożliwiać równoczesne ładowanie:   * ładowarka podwójna - 2 szt. autobusów EV z mocą ≥ 60 kW każdy oraz umożliwiać ładowanie 1 szt. autobusu z mocą podwojoną tj. ≥ 120 kW. * ładowarka pojedyncza ma umożliwiać ładowanie 1 szt. autobusu z mocą tj. ≥ 60 kW.   Ładowarki wymienione powyżej muszą być zbudowane z identycznych modułów mocy. | 17.1 | **Producent ładowarki podwójnej:…**  **Typ:…**  **Model:…**  **Moc ładowarki podwójnej: … kW**  **Producent ładowarki mobilnej:…**  **Typ:…**  **Model:…**  **Moc ładowarki mobilnej: … kW**  **Okres gwarancji na ładowarki małej mocy (minimum 36 miesięcy): … mc** |
| 18. | Sprawność ≥ 95%.  Zaoferowana wartość sprawności musi zostać potwierdzona w dokumentacji technicznej urządzenia. | 17.3 | **Sprawność: … %** |
| 19. | Współczynnik mocy ≥ 0,98.  Zaoferowana wartość współczynnika mocy musi zostać potwierdzona dokumentacji technicznej urządzenia. | 17.4 | **Współczynnik mocy: …** |
| 20. | Nominalny prąd ładowania baterii dla ładowarki podwójnej stacjonarnej o mocy całkowitej ≥ 120 kW (2 x 60 kW) musi być ≥ 240 A (2 x 120 A), a dla ładowarki pojedynczej o mocy całkowitej ≥ 60 kW musi być ≥ 120 A. | 17.6 | **Nominalny prąd ładowania** dla ładowarki podwójnej stacjonarnej = 2 x …. [A]= ……[A]  **Nominalny prąd ładowania** dla ładowarki mobilnej…. [A] |
| 21. | Wymagane jest zamontowanie złącza pantografowego na dachu autobusu, które będzie przystosowane do ładowania za pomocą ładowarek dużej mocy, dostarczonych Zamawiającemu w ramach zamówienia pn. „**Zakup i dostawa autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do ładowania wolnego na zajezdni oraz ładowania szybkiego na przystankach końcowych” (nr sprawy DZ.381.UE-4/19)**,*.* Poprawność współpracy złącza pantografowego zamontowanego na autobusach dostarczonych przez Wykonawcę w ramach niniejszego postępowania, z ładowarkami dostarczonymi w ramach zamówienia pn. „**Zakup i dostawa autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą do ładowania wolnego na zajezdni oraz ładowania szybkiego na przystankach końcowych” (nr sprawy DZ.381.UE-4/19)**, zostanie poddana sprawdzeniu podczas odbioru technicznego przedmiotu umowy.  Uwaga:  Złącze pantografowe, musi być ogólnodostępne dla producentów autobusów elektrycznych na zasadach analogicznych do występujących na rynku głównych podzespołów do autobusów takich jak: silnik, skrzynie przekładniowe, układy zawieszenia, układ pneumatyczny, itp. | 18.1 | **Producent** złącza pantografowego**:…**  **Typ:…**  **Model:…**  **Opis oferowanego rozwiązania:** |
| 22. | Konstrukcja szkieletu nadwozia wykonana:   * ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej o parametrach zgodnych z normą PN-EN 10088 lub normą równoważną lub: aluminium, tworzyw sztucznych, ich kompozytów, innych materiałów o porównywalnej odporności na korozję   lub   * ze stali konstrukcyjnej o wysokiej wytrzymałości o parametrach zgodnych z normą PN-EN 10025 lub normą równoważną, zabezpieczonej metodą całopojazdowej kataforezy (szkielet nadwozia i podwozie zabezpieczone w jednym procesie technologicznym). * Zamawiający dopuszcza inny sposób zabezpieczenia od kataforezy jednak Wykonawca zobowiązany jest wówczas od zamawiającego wykonywania jakichkolwiek czynności konserwacyjnych przy podwoziu w okresie udzielonej gwarancji. | 19.1 | **Opis oferowanego rozwiązania:**  **Okres gwarancji na szkielet nadwozia (nie mniej niż 144 miesiące) ….. miesiące** |
| 23. | Lakierowanie zgodnie z kolorystyką Zamawiającego (kolory biały RAL 9016, zielony RAL 6018, czerwony RAL 3020) oraz naniesienie oznakowania graficznego. Logo miasta wykonane metodą ploterową. Dach i obudowy urządzeń zamontowanych na dachu w kolorze uzgodnionym z Zamawiającym (dopuszcza się kolor czerwony, biały lub wykonanie tych powierzchni w sposób niewymagający lakierowania). Okres gwarancji na zewnętrzną powłokę lakierniczą ≥ 60 miesięcy.  Wzór malowania (również elementów metalowych wewnątrz pojazdu), rozmieszczenie oznakowania graficznego i sposób jego naniesienia, rozmieszczenie i rodzaj zastosowanych piktogramów zostanie uzgodniony z zamawiającym na etapie realizacji umowy. | 19.4 | **Okres gwarancji na zewnętrzną powłokę lakierniczą (nie mniej niż 60 miesięcy): ……miesięcy** |
| 24. | Konstrukcja podwozia (płyty podłogowej, kratownicy, ramy) wykonana:  - ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej o parametrach zgodnych z normą PN-EN 10088 lub normą równoważną  lub  - ze specjalnej stali konstrukcyjnej o wysokiej wytrzymałości o parametrach zgodnych z normą PN-EN 10025 lub normą równoważną zabezpieczonej metodą kataforezy.  Zamawiający dopuszcza inny sposób zabezpieczenia od kataforezy jednak Wykonawca zobowiązany jest wówczas nie wymagać od zamawiającego wykonywania jakichkolwiek czynności konserwacyjnych przy podwoziu w okresie udzielonej gwarancji. | 20.1 | **Opis oferowanego rozwiązania:**  **Okres gwarancji na konstrukcję podw**ozia (płytę podłogową, kratownicę, ramę) **(nie mniej niż 144 miesiące) ….. miesięcy** |
| 25. | Szyba przednia dzielona w pionie lub jednoczęściowa. | 24.1 | Opis oferowanego rozwiązania: |
| 26. | Automat biletowy | 26 | **Producent automatu biletowego:….**  **Typ:…**  **Model:** |
| 27. | Kasowniki | 27 | **Producent kasownika:….**  **Typ:…**  **Model:** |
| 28. | Źródłem energii do napędu trakcyjnego muszą być baterie litowo – jonowe przystosowane do eksploatacji w sposób ciągły, w warunkach atmosferycznych występujących w polskiej strefie klimatycznej (przy temperaturze zewnętrznej **od -30 0C do +40 0C**), zgodnie z niżej opisanym cyklem:   * 1. ładowanie wolne na zajezdni od 0 % do 100 % energii dostępnej, o której mowa w pkt 35.4.4. i 35.4.5 niniejszej specyfikacji technicznej, w czasie ≤. 4 h w celu pełnego naładowania i przeprowadzenia balansowania (jeżeli jest konieczne) napięć ogniw i baterii, za pomocą ładowarki małej mocy,   2. doładowywanie cykliczne na przystankach końcowych do 100 % energii dostępnej, o której mowa w pkt 35.4.4. i 35.4.5 niniejszej specyfikacji technicznej, w czasie przewidzianym na ładowanie, nie dłuższym niż 12 min. za pomocą ładowarki o mocy znamionowej = 600 kW. Czas ładowania baterii trakcyjnych za pomocą ładowarki o mniejszej mocy będzie trwał proporcjonalnie dłużej.   3. długość trasy pokonywanej przez autobus pomiędzy kolejnymi doładowywaniami - 40 km,   4. przebiegi autobusu:   - dzienny: 250 km,  - roczny: 60 000 km.  Zalecane jest zastosowanie do budowy baterii trakcyjnych ogniw elektrochemicznych litowo - jonowych z anodą zawierającą tlenki tytanianu litu, którego udział wagowy w ogniwie stanowi minimum 20 %. W literaturze technicznej oznaczane są symbolem LTO (litowo tytanowo tlenowe). Dopuszcza się zastosowanie innych ogniw, pod warunkiem, że spełnione zostaną **wszystkie** wymagania określone w punkcie 35 niniejszej specyfikacji technicznej. | 35.1 | **Producent ogniw elektrochemicznych: …**  **Typ: …**  **Model: …**  **Rodzaj ogniw elektrochemicznych (na przykład: LTO, NMC, itd.) …………**  **Producent baterii trakcyjnych: …**  **Typ: …**  **Model: …**  **Opis oferowanego rozwiązania:** |
| 29. | Parametry baterii trakcyjnych i ogniw elektrochemicznych:   1. Pojemność energetyczna nominalna PEb musi być ≥ 150  kWh. 2. Napięcie pracy baterii musi mieścić się w granicach. od 400 do 780 V DC. 3. Wykonane z ogniw elektrochemicznych, których charakterystyka pozwala na obciążanie ich w rzeczywistych warunkach eksploatacyjnych, podczas ładowania i rozładowywania prądami o wartościach umożliwiających spełnienie wszystkich wymagań i parametrów określonych w pkt 35 niniejszej specyfikacji technicznej autobusów EV stanowiących zał. nr 1 do siwz. Zaleca się, żeby konstrukcja ogniw elektrochemicznych umożliwiała obciążanie ich maksymalnym ciągłym prądem ładowania i rozładowania (Imaxc) ≥ 4 C, a chwilowym (10 sekundowym) (Imaxch) ≥ 8 C, gdzie C oznacza wartość natężenia prądu 1 godzinnego ogniwa. 4. Podczas zasilania układu napędowego w autobusie, energia dostępna z baterii trakcyjnych - PEbD = PEb x sprawność baterii. Sprawność baterii trakcyjnych - SB musi być ≥ 95 %, podczas badania przeprowadzonego zgodnie z poniższą procedurą.   Procedurę tę należy traktować jako propozycję badania baterii trakcyjnej (testu), która może ulec modyfikacji:   1. temperatura badania: od +20 0C do +30 0C, 2. ciśnienie badania – atmosferyczne, 3. naładowanie baterii do stanu pełnego naładowania. Energia zgromadzona w baterii musi być równa pojemności energetycznej nominalnej -PEb, zaoferowanej przez Wykonawcę, 4. rozładowanie baterii prądem o natężeniu równym 1C, gdzie C oznacza pojemność elektryczną baterii w Ah, musi pozwolić uzyskać energię podczas rozładowywania PEbD = PEb x sprawność baterii. 5. **Zalecane** jest ograniczenie programowe energii dostępnej do wartości równej 0,8 x PEb, w celu wydłużenia żywotności baterii, przy równoczesnej możliwości głębszego ich rozładowania w sytuacjach awaryjnych 6. Ogniwa elektrochemiczne powinny być łączone ze sobą poprzez spawanie laserowe w ramach jednego modułu, który stanowi połączony trwale podstawowy element wymienny ogniw baterii. Moduły natomiast muszą być łączone ze sobą w sposób umożliwiający wymianę jednego modułu oraz zabezpieczone przed poluzowywaniem się połączeń w trakcie eksploatacji. 7. Konstrukcja baterii musi zapewniać eksploatację autobusu bez ograniczeń w skrajnych warunkach atmosferycznych, przy temp. zewnętrznej od -30 0C do +40 0C, przy sposobie użytkowania opisanym w pkt. 35.1. Wykonawca musi przewidzieć konieczność zastosowania układów ogrzewania lub chłodzenia baterii. 8. Gwarancja na baterie trakcyjne oraz wymagania dotyczące stanu baterii w okresie udzielonej gwarancji.   Zamawiający wymaga udzielenia przez Wykonawcę gwarancji na baterie trakcyjne zdefiniowanej poprzez:   * okres gwarancji wyrażony w pełnych miesiącach * żywotność baterii   **Okres trwania gwarancji równy jest co najmniej zaoferowanemu okresowi gwarancji wyrażonemu w pełnych miesiącach, który musi być ≥ 60, z zastrzeżeniem, że podlega on wydłużeniu do czasu osiągnięcia przez baterie trakcyjne żywotności zaoferowanej przez Wykonawcę, jednak nie dłużej niż 84 miesiące, chyba że Wykonawca zaoferuje dłuższy okres gwarancji.**  **Definicja żywotności baterii oznaczonej symbolem – ŻB**  Jest to ilości energii dostarczonej do baterii trakcyjnych w procesie ładowania ładowarkami dużej i małej mocy w okresie gwarancji udzielonej przez Wykonawcę. Zaoferowana przez Wykonawcę wartość żywotności baterii nie może być niższa od obliczonej zgodnie z poniższym wzorem:  ŻB = Mze x Gbof  gdzie   * ŻB oznacza żywotność baterii w [kWh] * Mze oznacza założone przez Zamawiającego miesięczne zużycie energii przez autobus elektryczny równe 15 000 [kWh/miesiąc] (60 000 km x 3 kWh/km/12) * Gbof – zaoferowany przez wykonawcę okres gwarancji na baterie trakcyjne EV podany w pełnych miesiącach.   W okresie udzielonej gwarancji spadek nominalnej pojemności energetycznej baterii -PEb musi być < 20% w odniesieniu do zaoferowanej w pkt 29 Załącznika nr 9 do s.i.w.z.- „Podstawowe informacje o oferowanym przedmiocie zamówienia” lub oporność wewnętrzna baterii nie może wzrosnąć więcej niż 2- krotnie w porównaniu do początkowej podanej w pkt 29 Załącznika nr 9 do s.i.w.z.- „Podstawowe informacje o oferowanym przedmiocie zamówienia”. | 35.4 | **Parametry baterii**  **Pojemność energetyczna nominalna baterii PEb:…[kWh]**  **Napięcie pracy baterii: od…[V] do ……[V]**  **Pojemność całkowita baterii trakcyjnych: … Ah**  **Sprawność baterii: … %**  **Oporność wewnętrzna całkowita baterii trakcyjnych:… Ω**  **Okres gwarancji na baterie trakcyjne EV (minimum 60 miesięcy): ….. miesięcy**  **Żywotność baterii w okresie gwarancji – ŻB : … [kWh]**  **Parametry ogniwa elektrochemicznego**  **Pojemność ogniwa elektrochemicznego: …[Ah]**  **Maksymalny ciągły prąd ładowania i rozładowania (Imaxc):….[A]**  **Maksymalny chwilowy prąd ładowania i rozładowania (Imaxch):….[A]**  **Wykonawca zobowiązany jest załączyć do oferty dokument (np. kartę katalogową produktu), wystawiony przez producenta oferowanych ogniw elektrochemicznych, w którym potwierdzone będą oferowane wartości natężenia prądów (Imaxc) i (Imaxch) oraz rodzaj ogniw elektrochemicznych.** |