

**Wszyscy Wykonawcy
biorący udział w postępowaniu**

Nr postępowania: 4/RPOWŁ

Data: 8 lipca 2021 r.

Dotyczy: przetargu nieograniczonego pn. „Zakup autobusów elektrycznych wraz z ładowarkami plug-in.”

Wyjaśnienie nr 13 treści SWZ

Na podstawie art. 135 ust. 2 i 6 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129), Zamawiający - Miasto Zduńska Wola przekazuje poniżej treść zapytań, które wpłynęły do Zamawiającego wraz z wyjaśnieniami:

Pytanie nr 1

W związku z zapisami dokumentu **SZCZEGÓLNE WYMAGANIA dla ładowarek Plug-in. - Załącznik nr 5 do SWZ** kierujemy następujące pytanie:

Czy Zamawiający dopuści alternatywne rozwiązanie polegające na dostawie czterech sztuk ładowarek mobilnych, samodzielnych pod względem mechanicznym, z możliwością zintegrowania dowolnych dwóch z nich pod względem elektrycznym, co umożliwi uzyskanie parametrów elektrycznych zgodnych z wymaganiami Zamawiającego i dodatkowo umożliwi praktyczną funkcjonalność mobilności urządzeń?

Proponowana przez Zamawiającego dostawa czterech sztuk ładowarek mobilnych, zintegrowanych po dwie w jednej obudowie, naszym zdaniem nie będzie praktycznie spełniała warunku mobilności. Moc 80kW wymusza dużą masę urządzenia oraz konieczność zastosowania połączenia z siecią energetyczną przy pomocy połączenia rozłącznego 125A lub stałego. Te cechy praktycznie pozbawią ładowarkę funkcjonalności mobilności, gdyż:

1. Zakładowa sieć energetyczna z gniazdami 125A nie jest rozwiązaniem typowym, szeroko stosowanym, więc nie ma szerokiej możliwości przyłączenia ładowarki w dowolnym miejscu zajezdni.
2. Duża masa ładowarki i związanego z nią kabla zasilającego powoduje, że do przemieszczania urządzenia nie wystarczy jedna osoba – względy BHP.

Proponujemy dostawę czterech szt. ładowarek warsztatowych, mobilnych z możliwością połączenia z siecią energetyczną przy pomocy przewodu zakończonym typowym złączem 63A. Masa ładowarki 40kW wraz z przewodem zasilającym i krótkim przewodem CCS (Combo 2) jest akceptowalna do przemieszczania jej przez jedną osobę. W przypadku ładowania jednego pojazdu mocą 80kW konieczne będzie wykorzystanie dwóch dowolnych ładowarek, zintegrowanych elektrycznie specjalistycznym kablem, dostarczonym w tym celu.

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, co następuje, że Wykonawca w swoim pytaniu porusza wiele wątków do których Zamawiający odniesie się w odrębnych odpowiedziach:

Pytanie 1.1

Proponowana przez Zamawiającego dostawa czterech sztuk ładowarek mobilnych, zintegrowanych po dwie w jednej obudowie, naszym zdaniem nie będzie praktycznie spełniała warunku mobilności. Moc 80kW wymusza dużą masę urządzenia oraz konieczność zastosowania połączenia z siecią energetyczną przy pomocy połączenia rozłącznego 125A lub stałego. Te cechy praktycznie pozbawią ładowarkę funkcjonalności mobilności, gdyż:

1. Zakładowa sieć energetyczna z gniazdami 125A nie jest rozwiązaniem typowym, szeroko stosowanym, więc nie ma szerokiej możliwości przyłączenia ładowarki w dowolnym miejscu zajezdni.

2. Duża masa ładowarki i związanego z nią kabla zasilającego powoduje, że do przemieszczania urządzenia nie wystarczy jedna osoba – względy BHP.

Odpowiedź 1.1

Wg najlepszej wiedzy Zamawiającego ładowarki Plug-in o mocy 80kW (np. w wersji o mocy dzielonej 80/40kW) w wersji mobilnej są powszechnie dostępne na rynku i na bieżąco oferowane przez różnych Wykonawców różnym Zamawiającym.

Odnosnie masy ładowarki o mocy 80kW i rzekomego braku możliwości jej przemieszczania to również na bazie doświadczeń innych Zamawiających argument ten jest w ocenie Zamawiającego chybiony i nie znajduje potwierdzenia w doświadczeniach eksploatacyjnych. Ponadto Zamawiający nie planuje podczas regularnej pracy manewrować ładowarkami Plug-in, a cecha mobilności ładowarki Plug –in ma dla Zamawiającego inne uzasadnienie np. możliwość szybkiej podmiany lub zastąpienia zepsutej ładowarki ładowarką sprawna lub też możliwość szybkiego i łatwego transportu ładowarki Plug-in np. na warsztat w celu jej naprawy przez serwis zewnętrzny i zapewnienia tym samym właściwej strefy pracy podczas tej naprawy.

Reasumując, Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ.

Pytanie 1.2

Proponujemy dostawę czterech szt. ładowarek warsztatowych, mobilnych z możliwością połączenia z siecią energetyczną przy pomocy przewodu zakończonych typowym złączem 63A. Masa ładowarki 40kW wraz z przewodem zasilającym i krótkim przewodem CCS (Combo 2) jest akceptowalna do przemieszczania jej przez jedną osobę. W przypadku ładowania jednego pojazdu mocą 80kW konieczne będzie wykorzystanie dwóch dowolnych ładowarek, zintegrowanych elektrycznie specjalistycznym kablem, dostarczonym w tym celu.

Odpowiedź 1.2

Zamawiający nie wyraża zgody na wniosek Wykonawcy podtrzymując tym samym zapisy SWZ albowiem było by to niezgodne z wymogami rozdziału IV załącznika nr 5 do SWZ.

Pytanie nr 2

W związku z zapisami dokumentu **SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA dla ładowarek Plug-in. - Załącznik nr 5 do SWZ.** kierujemy następujące pytanie:

Proszę o doprecyzowanie określenia:

„Ładowarka Plug-in będzie eksploatowana na terenie placu postojowego zajezdni Zamawiającego, co oznacza, że ładowarka Plug-in musi być odporna na zmienne warunki atmosferyczne (warunki otoczenia), charakterystyczne dla miejsca eksploatacji.”

Na jakie warunki ładowarka ma być odporna, czy ładowarka będzie eksploatowana na terenie zadaszonym czy niezadaszonym?

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że ładowarka Plug-in musi być odporna na zmienne warunki atmosferyczne (warunki otoczenia), charakterystyczne dla miejsca eksploatacji tj. terenu zajezdni Zamawiającego (zajezdnia zlokalizowana w **98-220 Zduńska Wola, ul. Sieradzka 68/70**) należy przyjąć, że ładowarka może pracować będzie bez zadaszenia.

Pytanie nr 3

W związku z zapisami dokumentu **SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA dla ładowarek Plug-in. - Załącznik nr 5 do SWZ Tabela nr 3. wiersz 1.** kierujemy następujące pytanie:

Czy Zamawiający dopuści monolityczne malowanie obudowy ładowarki w odcieniach szarości?

Kolorystyka dostosowana do barw przewoźnika może mieć duże znaczenie w przypadku ładowarek i pantografowych stacji ładowania, zainstalowanych w obszarach miejskich Konstrukcja ładowarki będącej przedmiotem niniejszego postępowania powinna zapewniać jej trwałość i odporność na narażenia

mechaniczne, a dodatkowa kolorystyka urządzenia nie jest sprawą pierwszoplanową, gdyż ładowarki będą eksploatowane w warunkach warsztatowych. Dodatkowa kolorystyka podwyższa cenę urządzenia.

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że udzielił już odpowiedzi na podobne pytanie innemu Wykonawcy, poniżej treść odpowiedzi:

Zamawiający zakłada że dominującym kolorem ładowarek będzie kolor grafitowy, na tym etapie postępowania więcej szczegółów dotyczących kolorystyki Zamawiający nie jest w stanie określić.

Uwzględniając powyższe oraz wymogi załącznika nr 5 do SWZ, Zamawiający nie może na tym etapie realizacji projektu uwzględnić w całości wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 4

W związku z zapisami dokumentu **SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA dla ładowarek Plug-in. - Załącznik nr 5 do SWZ Tabela nr 3. wiersz 5.** kierujemy następujące pytanie:

Proszę określić długości przewodów plug-in systemu CCS, type 2 zgodne z IEC62196-3. Sugerowana długość 10m nie zapewni wymaganej jakości połączenia. Cechą charakterystyczną ładowarki mobilnej jest możliwość ustawienia jej w rejonie gniazda ładowania w autobusie, co umożliwi zastosowanie przewodu o długości ok. 4m.

Zamawiający wymaga przewodu do ładowania wyposażonego w złącze plug-in systemu CCS, type 2 zgodne z IEC62196-3. Wg opinii rzeczoznawców, maksymalna sumaryczna długość toru przesyłu informacji pomiędzy sterownikiem ładowarki i sterownikiem baterii trakcyjnej umieszczonym w autobusie nie powinna przekraczać 10m, z uwagi na jakość transmisji (zakłócenia). Ponieważ w autobusie długość toru przesyłu informacji wynosi ok 5m, standardowe przewody plug-in są produkowane w długościach do 5m.

Odpowiedź

Odpowiadając na pytanie Wykonawcy Zamawiający informuje, że w ramach jednego postępowania zakupione zostaną zarówno autobusy elektryczne jak i ładowarki Plug-in służące do ich ładowania. W uwagi na fakt, że Zamawiający w celu zwiększenia konkurencyjności w niniejszym postępowaniu dopuścił zamawianych autobusach gniazdo systemu CCS, type 2 zgodne z IEC62196-3 umieszczone pod klapką rewizyjną w przedniej ścianie autobusu lub z prawej strony autobusu za pierwszymi drzwiami.

Z uwagi na dwie możliwe lokalizacje gniazda systemu CCS w autobusie i nieustaloną jeszcze realnie (w warunkach terenowych Zamawiającego) lokalizację pary: autobus – ładowarka plug in, Zamawiający wymaga wyposażenia ładowarki Plug-in w przewód do ładowania autobusu o długości przewodu, która zostanie ostatecznie ustalona w warunkach terenowych posadowienia ładowarek - nie więcej niż 10m (zakłada się, że przewody będą różnej długości).

Reasumując, Zamawiający **ma pełną świadomość**, że maksymalna sumaryczna długość toru przesyłu informacji pomiędzy sterownikiem ładowarki i sterownikiem baterii trakcyjnej umieszczonym w autobusie nie powinna przekraczać 10m, i taki też warunek postawił Zamawiający.

Reasumując, w świetle ww faktów oraz w ocenie Zamawiającego obecne wymogi są całkowicie zasadne, a wręcz niezbędne dla potrzeb prawidłowej realizacji Zamówienia.

Środki ochrony prawnej

Szczegółowe informacje dotyczące środków ochrony prawnej określone są w Dziale IX „Środki ochrony prawnej” Prawo zamówień publicznych.