

Przemyśl, 17.08.2023 r.

ZP.271.7.2023

WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SWZ)

Dotyczy postępowania **EKOLOGICZNIE I KOMFORTOWO – ZMIENIAMY TRANSPORT MIEJSKI W PRZEMYSŁU – ETAP 1.**

Zamawiający – Gmina Miejska Przemyśl – na podstawie z art. 284 ust. 6, w związku z art. 284 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2022 r., poz. 1710 z późn. zm.), informuje o otrzymanych wnioskach o wyjaśnienie treści SWZ oraz o udzielanych wyjaśnieniach.

Pytanie 1:

Zamawiający w pkt. 5.3 załącznika 2A do SWZ napisał:

„Autobus wyposażony w dwa systemy:

(...)

- awaryjnego hamowania – wykrywający zagrożenie ewentualnej kolizji, zmniejszający prędkość autobusu bądź hamujący do jego zatrzymania zmniejszając lub zapobiegając skutkom ewentualnych kolizji, w celu ochrony stojących pasażerów, skalibrowany tak, by siła hamowania dobierana była w sposób zapobiegający zbyt gwałtownemu hamowaniu.”

Prosimy o rezygnację z wymogu, gdyż znacząco zwiększa on cenę autobusu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że zrezygnuje z wymogu automatycznego hamowania w rozumieniu zmniejszenia prędkości lub całkowitego zatrzymania celem zapobiegnięcia kolizji, przy jednoczesnym zapewnieniu rozwiązania w postaci wysyłania kierowcy informacji w postaci komunikatu świetlnego oraz akustycznego w celu ostrzeżenia kierowcy o możliwej kolizji.

Pytanie 2:

Zamawiający w pkt. 16.1 załącznika 1A do SWZ wspomina o alternatorach.

Wykonawca pragnie poinformować, że w autobusach elektrycznych rolę alternatorów pełni kontener trakcyjny, wobec tego prosimy o wykreślenie zapisu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający modyfikuje zapis na: Alternatory (jeśli zostały zastosowane) z wbudowanym (zintegrowanym) regulatorem napięcia i zabezpieczeniem przeciwprzepięciowym. Napięcie ładowania dostosowane do napięć wymaganych przez producentów zastosowanych akumulatorów.

Pytanie 3:

Zamawiający w pkt 9.2 Zał. 1A napisał:

„Przyłącze winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą odpowiednio o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki Plug- in – kontrolka koloru zielonego, trwającym procesie ładowania (brak możliwości odłączenia przewodu zasilania) – kontrolka koloru niebieskiego. Ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 5 godzin z mocą ładowania do 40kW”.

Prosimy o zmianę wymogu. Wymóg Zamawiającego mówiący o minimalnej pojemności nominalnej magazynów energii na poziomie 280 kW uniemożliwia spełnienie wymogu ładowania autobusu ze złącza plug – in prądem 40 kW w czasie 5 godzin. Prosimy o zwiększenie maksymalnego czasu ładowania do co najmniej 7 godzin przy prądzie 40 kW lub rezygnację z wymogu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że zmienia czas pełnego naładowania baterii z mocą ładowania 40kW do 8 godzin.

Pytanie 4:

Zamawiający w pkt 1.2 Zał 1C wymaga, aby możliwe było ładowanie prądem stałym w trybie Constant Voltage (CV).

Zdaniem wykonawcy zapis jest bardzo ogólny i Zamawiający w celu zapewnienia prawidłowej współpracy ładowarki magazynami energii powinien powołać się na normy kompatybilności z ładowarką, usuwając wymóg o ładowaniu w trybie CV.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający w dalszej części opisu, w Załączniku 1C, uszczegółowia oraz powołuje się na odpowiednie normy zapewniające prawidłową współpracę ładowarki z magazynami energii.

Pytanie 5:

Zamawiający w pkt 18.2 zał. nr 2A oraz pkt 16.2 zał. nr 1A napisał:

„Dodatkowy akumulator (akumulatory) do zasilania urządzeń pokładowych (elektroniki wyposażenia autobusu. Układ zasilania musi mieć możliwość podtrzymania zasilania dla tablic informacji pasażerskiej wraz z ich sterownikiem (autokomputerem sterującym ich pracą) – po wyłączeniu stacyjki – jeszcze przez 15 min. (regulowany samodzielnie przez Operatora).”

Prosimy o rezygnację z dodatkowego akumulatora. 2 akumulatory zabudowane domyślnie służące do rozruchu pojazdu wystarczą do podtrzymania systemów pokładowych w wymaganym przez Zamawiającego czasie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zgadza się, żeby akumulatory służące do rozruchu pojazdu zostały wykorzystane do podtrzymania systemów pokładowych pod warunkiem spełnienia przez nie wszystkich rygorów czasowych oraz funkcjonalności dla akumulatora dodatkowego opisanego w OPZ.

Pytanie 6:

Dot. odpowiedzi Zamawiającego na pytanie nr 145

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający określił w PFU ilość obecnie instalowanych i planowanych w przyszłości punktów wolnego ładowania (min. 15 sztuk). W związku z tym oczekuje, że zaprojektowana stacja spełni wymogi techniczne dla zabezpieczenia energii dla co najmniej 15. punktów wolnego ładowania.

Pytanie:

Zamawiający wskazał w dokumentacji wymianę istniejących transformatorów 160 kVA na 630 kVA co daje nam łącznie moc około 1000 kW. Obecnie dostarczamy stację ładowania na sumaryczną moc: 580 kW. Zamawiający w przyszłości planuje 15 dodatkowych stacji wolnego ładowania (80 kW), dla których zasilenia potrzebna będzie moc 1 200 kW. Łącznie z obecnie instalowanym daje zapotrzebowanie na moc równą 1 780 kW. Wymiana istniejących transformatorów na transformatory o mocy 630 kVA nie zagwarantuje zapotrzebowania na moc, gdy Zamawiający rozszerzy w przyszłości stację wolnego ładowania. Zgodnie z powyższym prosimy o potwierdzenie, że:

- a) wymóg Zamawiającego zostanie spełniony, gdy Wykonawca wymieni istniejące transformatory na transformatory o mocy 630 kVA oraz przewidzi w rozdzielnicy niskiego napięcia wolne pola odpływowe dla dodatkowych 15 szt. stacji ładowania o mocy 80 kW.
- b) ryzyko związane z kolejną rozbudową stacji transformatorowej do mocy min. 1780 kW co wiąże się z wymianą transformatorów na transformatory o mocy min. 1250 kVA (o ile gabaryty transformatorów pozwolą na ich umieszczenie w istniejącym budynku stacji transformatorowej) Zamawiający poniesie na własny koszt w późniejszym terminie i Wykonawca w tym postępowaniu przetargowym nie powinien brać jego pod uwagę.
- c) Wykonawca nie powinien uwzględniać w swojej ofercie cenowej prac budowlanych związanych z ułożeniem okablowania dla dodatkowych planowanych w przyszłości stacji ładowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

- a) Zamawiający potwierdza, że wymóg zostanie spełniony,
- b) Zamawiający potwierdza, że ryzyko związane z kolejną rozbudową stacji transformatorowej dla dodatkowych planowanych w przyszłości stacji ładowania nie będzie obciążać Wykonawcy,
- c) Zamawiający potwierdza.

Pytanie 7:

Dot. Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł 4. Dodatkowe informacje

Możliwość tymczasowego przeniesienia stacji ładowania szybkiego.

Zamawiający przewiduje w okresie gwarancji rozbudować istotnie system doładowań elektrobusów na terenie zajezdni przy ul. Lwowskiej 9. Zakres prac budowlanych może kolidować z lokalizacją urządzeń do ładowania szybkiego autobusów. Wykonawca przewidzi, zaplanuje i umożliwi możliwość

rozbudowy i instalacji stacji ładowania wolnego i szybkiego (wraz z jej zasilaniem) na nieruchomości w sąsiedztwie wykonywanych obecnie prac.

[...]

Wykonawca wyraża zgodę, bez utraty gwarancji, na instalację dodatkowych urządzeń szybkiego i wolnego ładowania bez konieczności przerywania pracy przez zamontowane przez Wykonawcę urządzenia. Wymienione działania odbędą się pod nadzorem Wykonawcy jednak nie spowodują dodatkowego wynagrodzenia.

Pytanie:

Prosimy o doprecyzowanie wymogu:

- a) czy Wykonawca powinien przewidzieć demontaż i montaż w innym miejscu jedynie stacji szybkiego ładowania?
- b) prosimy o określenie na rzucie tymczasowego miejsca montażu stacji w sytuacji rozbudowy, o której pisze Zamawiający,
- c) czy Wykonawca powinien przewidzieć również w swojej ofercie cenowej ponowny montaż przeniesionej stacji ładowania na miejscu pierwotnym wraz z pracami związanymi z odtworzeniami nawierzchni?

Ponadto Wykonawca pragnie podkreślić, że wymóg ten jest bardzo ryzykowny pod względem technicznego wykonania jak również finansowym. W związku z czym Wykonawca prosi o usunięcie zapisu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, iż odstępuje od wymogu przenoszenia stacji szybkiego ładowania w inne miejsce, w sytuacji rozbudowy infrastruktury do ładowania autobusów, w związku z czym Wykonawca nie powinien zakładać kosztów z tym związanych w Ofercie.

Pytanie 8:

W związku z prowadzonym postępowaniem przetargowym, zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie poniższego:

PKT 6.5 Wymagania dla Systemu Monitoringu Wizyjnego

Ppkt. 6.5 System Monitoringu Wizyjnego

Czy Zamawiający wymaga dostarczenia nowego serwera do obsługi systemu monitoringu wizyjnego lub czy jest w posiadaniu serwera, na którym może udostępnić wykonawcy miejsce w celu zainstalowania środowiska do obsługi monitoringu wizyjnego? Jeśli nie to czy Zamawiający zezwoli na skorzystanie z zasobów serwera dostarczanego na potrzeby obsługi Systemu Informacji Pasażerskiej, co pozwoli na zmniejszenie kosztów dostawy systemu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że wymaga dostarczenia nowego serwera do obsługi systemu monitoringu wizyjnego. Zamawiający nie posiada serwera, na którym może udostępnić wykonawcy miejsce w celu zainstalowania środowiska do obsługi monitoringu wizyjnego.

Zamawiający wyjaśnia, że zezwala na skorzystanie z zasobów serwera dostarczanego na potrzeby obsługi Systemu Informacji Pasażerskiej w celu zainstalowania środowiska do obsługi monitoringu wizyjnego. Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że wszelkie niezbędne licencje do uruchomienia środowiska wirtualnego do obsługi monitoringu wizyjnego dostarczy Wykonawca.

Pytanie 9:

dot. oświetlenia placu postojowego dla wolnego i szybkiego ładowania

Z dokumentacji nie wynika jednoznacznie czy w ofercie i tym samym przedmiocie dostawy przez Wykonawcę należy uwzględnić oświetlenie placu postojowego dla wolnego i szybkiego ładowania autobusów elektrycznych.

W związku z powyższym:

1.1 czy oświetlenie placu postojowego dla wolnego i szybkiego ładowania 6-ciu autobusów elektrycznych jest po stronie Wykonawcy?

1.2 Jeżeli w pytaniu nr 1.1 odpowiedź jest na "tak", to wówczas prosimy o wskazanie jakiego oświetlenia oczekuje Zamawiający i czy warunek dostawy zostanie zrealizowany, jeżeli Wykonawca dostarczy przykładowo cztery latarnie o wysokości +/- 4,5 m każda, z oprawami oświetleniowymi typu LED o mocy 50W każda, gdzie trzy sztuki przeznaczone zostaną do posadzenia przy każdej ze stacji wolnego ładowania, a jedna sztuka przy pantografie szybkiego ładowania?

Odpowiedź Zamawiającego:

1.1. - Zamawiający potwierdza.

1.2 - Zamawiający potwierdza, że warunek zostanie spełniony.

Pytanie 10:

dot. monitoringu CCTV

2.1 Czy Zamawiający dopuszcza montaż kamer na w/w latarniach w ilości pięciu sztuk, tj. cztery sztuki monitorujące przestrzeń wolnego ładowania oraz 1 sztuka monitorująca przestrzeń szybkiego ładowania (pantograf)?

2.2. Czy Zamawiający dopuszcza przekaz obrazu z kamer CCTV drogą bezprzewodową?

2.3. Jeżeli na pytanie nr 2.2 odpowiedź jest "tak, dopuszcza", to czy wobec tego Zamawiający wyraża zgodę na dostawę niezbędnego sprzętu (np. rejestratora, switcha i tp) służącego przekazowi obrazu za pośrednictwem komunikacji bezprzewodowej np. WiFi wg aktualnie dostępnych standardów rynkowych, ale niekoniecznie wg dotychczasowej specyfikacji określonej w dokumentacji zamówienia?

2.4 Czy Zamawiający wyraża zgodę na lokalizacja technologii WiFi w szafce typu 9U w pomieszczeniu rozdzielni głównej nn?

2.5 Jeżeli na pytanie nr 2.2 odpowiedź jest "nie, nie dopuszcza", to czy wobec tego Zamawiający wyraża zgodę na ewentualne poprowadzenie światłowodu napowietrznie ze stacji trafo do dyspozytorni zajezdni?

Odpowiedź Zamawiającego:

2.1 - Zamawiający dopuszcza.

2.2 - Zamawiający nie dopuszcza.

2.4 - Zamawiający nie wyraża zgody.

2.5 - Zamawiający wyraża zgodę.

Pytanie 11:

dot. przebudowy stacji trafo

3.1. Czy Zamawiający dopuszcza wyłączenie zasilania dla całej zajezdni autobusowej na czas przebudowy stacji trafo po stronie nn?

3.2. Jeżeli na pytanie nr 3.1 odpowiedź jest "nie dopuszcza", to czy Zamawiający dopuszcza zatem etapowanie prac związanych z przebudową stacji trafo po stronie nn, w taki sposób by nie doszło do wyłączenia zasilania dla całej zajezdni autobusowej?

Odpowiedź Zamawiającego:

3.1. - Zamawiający nie dopuszcza wyłączenia zasilania dla całej zajezdni.

3.2 - Tak, Zamawiający dopuszcza taką możliwość. Ponadto, Zamawiający pragnie podkreślić, że proces etapowania prac będzie każdorazowo omawiany z Zamawiającym.

Pytanie 12:

dot. stanowisk wolnego i szybkiego ładowania

4.1. Czy Zamawiający oczekuje, że Wykonawca zrealizuje w ramach przedmiotowego zamówienia przebudowę nawierzchni parkingowej zaplanowanej dla postoju autobusów elektrycznych na czas ładowania, poprzez całkowite zastąpienie dotychczasowego rodzaju nawierzchni całkowicie nową nawierzchnią (np. płytą betonową) gwarantującą bezpieczne, bezkolizyjne i nie narażające na jakiegokolwiek utrudnienia w procesie ładowania autobusów elektrycznych zdarzenia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że w ramach przedmiotowego zamówienia nie oczekuje przebudowy nawierzchni parkingowej zaplanowanej dla postoju autobusów elektrycznych na czas ładowania, poprzez całkowite zastąpienie dotychczasowego rodzaju nawierzchni całkowicie nową nawierzchnią.

Pytanie 13:

Dot. Załącznik nr 1A: OPZ elektrobusey 12m, Opis Przedmiotu Zamówienia, Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym, Opis wymaganych parametrów, Pkt. 9. Magazyn energii, ppkt. 9.1. Baterie oraz ppkt. 9.2. Ładowanie baterii. Wnioskujemy o dopuszczenie możliwości ładowania autobusów z mocą ładowania 150 kW w przypadku technologii baterii trakcyjnej o dużej gęstości, Praktyka jednak pokazała, iż fazy ładowania dużą mocą, w krótkim odstępie czasu, niesie za sobą takie zagrożenie, iż w przypadku niespodziewanych zdarzeń na drodze (korki uliczne) wysoce prawdopodobne jest spiętrzenie autobusów przy stacji ładowania, co z kolei generuje to ryzyko, że autobus nie zdąży się naładować, a przez małą pojemność baterii, autobusowi zabraknie energii w trakcie jazdy. Dodatkowo, z uwagi na wysoką moc ładowania, w określonych warunkach atmosferycznych, konkretnie w dniach, kiedy

występuje duża wilgotność powietrza, ładunek elektryczny może wędrować poza przewodami wysokiego napięcia, co generuje dalsze ryzyko awarii, ale przede wszystkim – ryzyko dla pasażerów. Z tych względów, zdecydowanie bardziej korzystniejszym jest zmniejszenie mocy ładowania, która przy baterii o większej gęstości pozwoli na efektywniejsze i sprawniejsze realizowanie przejazdów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

Zamawiający informuje, że wszystkie odpowiedzi na składane pytania oraz wnioski w niniejszym postępowaniu stają się integralną częścią SWZ i będą wiążące przy składaniu ofert.

z up. PREZYDENTA MIASTA
Kierownik Biura Zamówień Publicznych