

Nr sprawy: AL.0140.05.2024

WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI WARUNKÓW ZAMÓWIENIA XII

Dotyczy: postępowania w trybie przetargu nieograniczonego na „dostawę fabrycznie nowych, niskopodłogowych autobusów miejskich przegubowych o napędzie elektrycznym z prawem opcji” - AL.0140.05.2024, opublikowanego w dniu 29.04.2024 r. w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej pod numerem S: 84/2024 – 252859 - 2024.

Działając na podstawie art. 135 ust. 2, w oparciu o ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605), Zamawiający - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, w związku z zapytaniami zgłoszonymi przez Wykonawców dotyczącymi treści SWZ - niniejszym przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami.

PYTANIE 1

Pytania dotyczące Zał. Nr 4 do SWZ:

Wymagania techniczne dotyczące autobusów elektrycznych przegubowych o długości w przedziale 17,5-18 m Punkt 3. Magazynowanie energii elektrycznej Zamawiający opisuje wymóg:

- "- możliwość ładowania magazynu energii systemem plug-in (przyłącze zgodne z normą PN-EN 62196-3), wtyczka Combo-2 (Type2, Mode4) zewnętrzną ładowarką stacjonarną o **mocy do 200 kW;**" oraz
- „ładowanie baterii stacjonarnym systemem ładowania poprzez plug-in musi pozwolić na naładowanie do 100% baterii w czasie nie dłuższym niż:
 - dla mocy ładowania 100 kW do 4 godz. 30 min.
 - **dla mocy ładowania 200 kW do 2 godz. 30 min.**”

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o doprecyzowanie zapisu dotyczącego ładowarek czy Zamawiający miał na myśli ładowarki o mocy ładowania do 200 kW czy dokładnie o mocy ładowania 200 kW?

Warunki użytkowania autobusu stanowią kryterium dla którego dopasowywany jest sposób ładowania autobusu. Oznacza to, iż czas ładowania może wynieść zarówno kilka minut jak i kilka godzin. Ładowanie następuje poprzez podłączenie autobusu do stacji ładowania przy użyciu przewodu poprzez ustandaryzowane złącze. Autobusy Wykonawcy są dopasowane do ładowania mocą do 150 kW za pomocą plug-in Combo-2 Type2, natomiast baterie trakcyjne charakteryzują się dużą gęstością energii i są wykonane w technologii NMC, co stanowi ustandaryzowane rozwiązanie na terenie Unii Europejskiej. Zaletą tego typu rozwiązania jest to, że nie wymaga dodatkowej kosztownej infrastruktury w mieście oraz pozwoleń budowlanych. W zależności od możliwości sieci elektrycznej Zamawiającego mogą to być stacje o różnych parametrach i mocach ładowania, a co za tym idzie czas uzupełniania baterii trakcyjnych w autobusie. Ze względu na wspomniane wyżej dopasowanie autobusu Wykonawcy do ładowania mocą do 150 kW oraz konieczność balansowania ogniów pod koniec procesu ładowania, co ma bezpośredni wpływ na wydłużenie całkowitego czasu ładowania prosimy o dopuszczenie zwiększonego czasu dla mocy ładowania ładowarką do 200 kW do 3 godzin do 100% SoC.

Opisane rozwiązanie jest rozwiązaniem seryjnym Wykonawcy, co jest potwierdzone homologacją przez co stanowi rozwiązanie bezpieczne dla użytkowników autobusu i doskonale sprawdza się u naszych Klientów na terenie całej Europy.

Prosimy o udzielenie odpowiedzi oraz dokonanie zmian w zakresie wnioskowanym przez Wykonawcę.

Odpowiedź:

Zamawiający modyfikuje zapis w załączniku nr 4 do SWZ, pkt. 3, który otrzymuje brzmienie:

„...ładowanie baterii stacjonarnym systemem ładowania poprzez plug-in musi pozwolić na naładowanie do 100% baterii w czasie nie dłuższym niż:

- dla mocy ładowania 150 kW do 4 godzin 30 min;
- dla mocy ładowania 100 kW do 6 godzin 30 min.”

Powyższe wyjaśnienia i zmiany są wiążące dla Wykonawców.