



Fundusze Europejskie
Infrastruktura i Środowisko



Rzeczpospolita
Polska

Unia Europejska
Fundusz Spójności



Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej,
Sp. z o.o. w Gliwicach
ul. Chorzowska 150, 44-100 Gliwice

Gliwice, 13 maja 2020 r.

Do Wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia

PKM DT/ TT / 1749 / 2020

dot.: Dostawa dziesięciu fabrycznie nowych elektrycznych autobusów komunikacji miejskiej wraz z infrastrukturą ładowania w 2021 roku dla PKM, Sp. z o.o. z siedzibą w Gliwicach - sprawa nr PN/UZP/TT/1/2020

Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania do treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (zwanej dalej SIWZ), które wpłynęły od Wykonawców:

Pytanie nr 80:

Pkt 2.2.1 – czy Zamawiający udostępni autobus do przeprowadzenia testów? Jeżeli tak to jaki?

Odpowiedź nr 80:

Zamawiający nie udostępni autobusu do przeprowadzenia testów.

Zamawiający przypomina, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania.

Jednocześnie, zgodnie z pkt. 19.1 SIWZ (str. 165), Zamawiający nie dopuszcza składania ofert częściowych.

Na Wykonawcy spoczywa więc przygotowanie kompleksowej oferty w celu dostawy zarówno pojazdów, jak i kompatybilnego wyposażenia (infrastruktury).

Zamawiający nie wnika w organizację i podział prac w celu realizacji tego zadania przez jednostki organizacyjne Zamawiającego, w szczególności na sposób spełnienia wymogów zawartych w pkt. 2.2.1 ogólnych warunków umowy (str. 57 SIWZ) oraz 3.2.4 ogólnych warunków umowy (str. 59 SIWZ).

Pytanie nr 81:

Pkt 3.1.3.3 – w jakim formacie elektronicznym instrukcja powinna zostać dostarczona?

Odpowiedź nr 81:

Zamawiający oczekuje dostarczenia instrukcji na nośnikach CD/DVD w formacie pdf.

Pytanie nr 82:

Proszę o potwierdzenie, czy Zamawiający wykona roboty rozbiórkowe, odtworzeniowe, i te, polegające na ułożeniu kabli zasilających, czy należy to do Wykonawcy i jaki rodzaj nawierzchni występuje na trasach kablowych i w rejonie planowanych robót budowlanych i przyłączeniowych? Jeżeli obowiązkiem Wykonawcy jest wykonanie ww robót, proszę o informację w poniższym zakresie:

Odpowiedź nr 82:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym czynności, o których mowa w pytaniu nie należą do obowiązków Wykonawcy, w tym roboty rozbiórkowe, odtworzeniowe, i te, polegające na ułożeniu kabli zasilających - za wyjątkiem ułożenia kabli, o których mowa w pkt. 3.3.1.11 (str. 32 SIWZ) oraz 1.3.8. (str. 146 SIWZ), łączących

ładowarki z satelitami / słupkami - w specjalnie zbudowanych w tym celu przez Zamawiającego kanałach (zasłanianych korytach).

Pytanie nr 83:

Kto zarządza nieruchomością, aby uzgodnić plan i realizację prac budowlano-przyłączeniowych?

Odpowiedź nr 83:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym zagadnienie, o których mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 84:

Czy w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego przewiduje się wykonanie stacji ładowania?

Odpowiedź nr 84:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym zagadnienie, o którym mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 85:

Czy Zamawiający jest właścicielem działki, na której planowana jest lokalizacja urządzeń do ładowania?

Odpowiedź nr 85:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym zagadnienie, o którym mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 86:

Jaka jest ilość i dokładne rozmieszczenie miejsc parkingowych, objętych realizacją?

Odpowiedź nr 86:

Wyjaśnienie zawarto w odpowiedzi na pytanie nr 59.

Pytanie nr 87:

Czy realizacja robót budowlanych i przyłączeniowych, odbywać się będzie na podstawie pozwolenia na budowę, czy na zgłoszenie?

Odpowiedź nr 87:

Zamawiający informuje, że roboty budowlane i przyłączeniowe będą realizowane na podstawie pozwolenia na budowę.

Pytanie nr 88:

Czy Zamawiający wskazuje na bezwykopowy sposób technologii prowadzenia budowy trasy kablowej jako przeciskową metodę, czy tradycyjny sposób robót ziemnych z wykonaniem rozbiórki nawierzchni i odtworzeniem po robotach?

Odpowiedź nr 88:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem

infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym zagadnienia, o których mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 89:

Czy w przypadku konieczności wykonania robót budowlanych, połączonych z rozbiórką nawierzchni i kolizji z elementami uzbrojenia podziemnego, Zamawiający dopuszcza zmianę usytuowania elementów tego uzbrojenia?

Odpowiedź nr 89:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym zagadnienia, o których mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 90:

Czy przed rozpoczęciem robót w pasie drogowym, Zamawiający wymaga formalnych podstaw – zezwolenia, na zajęcie pasa drogowego, wraz z procedurą przyjęcia/przekazania tego pasa drogowego na czas realizacji robót i opracowania czasowej i stałej organizacji ruchu?

Odpowiedź nr 90:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Zagadnienie, o którym mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 91:

Czy do odtworzenia nawierzchni, jeżeli jest wykonana z kostki betonowej i płyt chodnikowych, należy wykorzystać materiały pochodzące z rozbiórki tej nawierzchni czy materiały fabrycznie nowe, niewykorzystywane dotychczas w robotach budowlanych?

Odpowiedź nr 91:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym zagadnienie, o których mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 92:

Czy roboty rozbiórkowe i odtworzeniowe, mają być realizowane w terenie zielonym?

Odpowiedź nr 92:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym zagadnienie, o których mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 93:

Czy Zamawiający przewiduje wycinkę drzew lub krzewów i nasadzenia kompensacyjne?

Odpowiedź nr 93:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Zagadnienie, o którym mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 94:

Czy Zamawiający posiada informację, dotyczącą występujących warunków gruntowo-wodnych w miejscu posadowienia ładowarki i w terenie przyległym, gdzie planowane będą do wykonania roboty budowlane?

Odpowiedź nr 94:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Zagadnienie, o którym mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 95:

Zamawiający zwraca się z prośbą o określenie rodzaju nawierzchni do odtworzenia w zakresie ułożenia linii kablowej.

Odpowiedź nr 95:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym zagadnienie, o których mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 96:

Czy niezbędnym jest zainstalowanie oświetlenia docelowo dla miejsc postojowych stacji ładowania?

Odpowiedź nr 96:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Zagadnienie, o którym mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 97:

Czy Zamawiający posiada wydaną lub umorzoną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach?

Odpowiedź nr 97:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Zagadnienie, o którym mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 98:

Czy Zamawiający posiada decyzję lokalizacyjną o warunkach zabudowy dla przedmiotowego zadania?

Odpowiedź nr 98:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Zagadnienie, o którym mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 99:

Wykonawca zwraca się z prośbą o wskazanie czy Zamawiający posiada badania geotechniczne podłoża gruntowego w miejscu posadowienia stacji ładowania?

Jeżeli tak, Wykonawca zwraca się z prośbą o ich udostępnienie.

Odpowiedź nr 99:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem infrastruktury ładowania. Zagadnienie, o którym mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 100:

Czy miejsca lokalizacji stacji ładowania wymagają konsultacji z Miejskim Plastykiem?

Odpowiedź nr 100:

Zamawiający informuje, że miejsca lokalizacji stacji ładowania nie wymagają konsultacji z Miejskim Plastykiem.

Pytanie nr 101:

Czy po stronie Zamawiającego jest doprowadzenie przyłącza energetycznego do miejsca posadowienia stacji ładowania?

Jeżeli tak, to proszę o określenie terminu wykonania przyłącza.

Odpowiedź nr 101:

Zamawiający potwierdza, że po jego stronie jest doprowadzenie przyłącza energetycznego do miejsca posadowienia stacji ładowania. Zgodnie z umowami zawartymi z TAURON Dystrybucja Zamawiający musi wykonać przyłącze najpóźniej do listopada 2021 r., ale rzeczywisty termin będzie znany po wyłonieniu Wykonawcy na wykonanie fundamentu oraz przyłącza elektroenergetycznego, co będzie przedmiotem odrębnego postępowania.

Pytanie nr 102:

Czy Zamawiający posiada Warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej dla wskazanych lokalizacji?

Odpowiedź nr 102:

Zamawiający informuje, że posiada warunki przyłączeniowe dla lokalizacji ładowarek.

Pytanie nr 103:

Jeżeli tak, to czy Zamawiający podpisał już umowy o przyłączenie. Prosimy o załączenie ww. dokumentów do dokumentacji przetargowej.

Odpowiedź nr 103:

Zamawiający udostępnił umowy o przyłączenie wystawione przez lokalnego Operatora Systemu Dystrybucyjnego zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 9.

Pytanie nr 104:

Czy lokalizacje, w których przewiduje się montaż stacji ładowania są objęte ochroną konserwatorską, archeologiczną lub pod nadzorem plastyka miejskiego?

Odpowiedź nr 104:

Zamawiający informuje, że wskazane miejsca nie są objęte ochroną konserwatorską, archeologiczną ani nie znajdują się pod nadzorem plastyka miejskiego.

Pytanie nr 105:

Czy wymagane jest dostarczenie i montaż oświetlenia przy stacjach ładowania?

Odpowiedź nr 105:

Zamawiający informuje, że dostarczenie i montaż oświetlenia przy stacjach ładowania nie jest wymagane.

Pytanie nr 106:

Czy podczas wykonywania prac ziemnych istnieje ryzyko kolizji z istniejącą siecią uzbrojenia terenu? Czy Zamawiający wyraża zgodę na roboty dodatkowe, związane z elementami uzbrojenia podziemnego, stanowiącego kolizję?

Odpowiedź nr 106:

Zamawiający wyjaśnia, że przedmiotem zamówienia, zgodnie z opisem zawartym w pkt. 3 SIWZ (str. 5), jest dostawa fabrycznie nowych elektrycznych autobusów wraz z dostawą i montażem

infrastruktury ładowania. Prace budowlane nie są objęte niniejszym postępowaniem, w związku z czym zagadnienie, o których mowa w pytaniu nie należy do zakresu działania Wykonawcy.

Pytanie nr 107:

Prosimy o wskazanie na rzutach geodezyjnych i planach sytuacyjnych, planowanych lokalizacji stacji ładowania.

Brak przedstawionych lokalizacji powoduje trudność w przygotowaniu wyceny, na podstawie niewystarczających danych.

W Opisie przedmiotu zamówienia SIWZ, wskazuje się na lokalizację stacji w trzech punktach na terenie miasta Gliwic, dostarczonych i zamontowanych/uruchomionych trzech kompletnych fabrycznie nowych stacji szybkiego ładowania zintegrowanych z masztami wyposażonymi w pantografy „odwrócone” (opuszczane „góra-dół”), (stacjonarnych elektrycznych ładowarek o mocy min. 200 kW każda), do ładowania magazynów energii pojazdów.

Odpowiedź nr 107:

Zamawiający informuje, że dla lokalizacji przy ul. Chorzowskiej 150 w Gliwicach szczegóły dotyczące lokalizacji przedstawia schemat z projektu budowlanego dołączony do odpowiedzi nr 59. Zamawiający do materiałów przetargowych na pośrednictwem Platformy Zakupowej: https://platformazakupowa.pl/pn/pkm_gliwice udostępni dla dwóch pozostałych lokalizacji szkice sytuacyjne w formacie pdf., jpg. Lokalizacje te – to końcowe przystanki autobusowe, wskazane miejsca na mapie są umowne, docelowe miejsca zostaną wskazane przez projektanta Zamawiającego po wybraniu Wykonawcy w przedmiotowym postępowaniu.

Pytanie nr 108:

Załącznik nr 1 i 2: Pkt 7.2 i 7.3.

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania z osuszaczem powietrza zintegrowanym z separatorem kondensatu/odolejaczem. Jest to rozwiązanie zapewniające równoważną funkcjonalności i w sposób identyczny chroniące układ przed wilgocią i nieczystościami, dodatkowo

– sprawdzone w wieloletniej eksploatacji w setkach autobusów w każdych warunkach atmosferycznych.

Odpowiedź nr 108:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie ww. rozwiązania. Zamawiający dokona odpowiedniej zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych **(zmiana nr 13)**.

Pytanie nr 109:

Załącznik nr 1 i 2 Pkt 10:

Wnosimy o dopuszczenie w autobusie dwuosioowym - jako równoważnego z zastosowaniem układu centralnego smarowania podwozia- układu bezobsługowego, umożliwiającego eksploatację bez smarowania, natomiast w autobusie trzyosioowym – zastosowanie układu centralnego smarowania jedynie mechanizmu łożyskowania artykulacji przeguba.

Jako doświadczony producent, będący wiodącym dostawcą pojazdów niskoemisyjnych, z powodzeniem od wielu lat stosujemy w tysiącach wyprodukowanych i dostarczonych autobusów układy podwoziowe- m. in. wały napędowe, przednie osie- których konstrukcja nie wymaga smarowania. Doświadczenia z rynku wskazują brak jakichkolwiek problemów technicznych w wieloletniej eksploatacji tych rozwiązań, co czyni je bezpiecznymi i zapewnia Zamawiającemu.

Odpowiedź nr 109:

Zamawiający nie wyraża zgody na zastosowanie ww. rozwiązania.

Pytanie nr 110:

Załącznik nr 1 i 2 - pkt 12.9:

Wnosimy o dopuszczenie jako równoważnego rozwiązania, w którym przednia kłapa nie wymaga mechanicznego zamka typu "kwadrat". Konstrukcja kłapy uniemożliwia jej otwarcie podczas jazdy.

Odpowiedź nr 110:

Zamawiający dokona zmiany w załączniku nr 1 i 2 do umowy, pkt 12.9 (**zmiana nr 14**).

Pytanie nr 111:

Załącznik nr 1 i 2 - pkt 24.7.2:

Wnosimy o dopuszczenie braku konieczności zastosowania odpływu kwasów w przypadku zastosowania bezobsługowych akumulatorów typu "AGM". Technologia AGM zapewnia całkowite bezpieczeństwo, gdyż brak jest możliwości jakiegokolwiek wycieku z akumulatora nawet w przypadku rozbicia go w wypadku drogowym.

Odpowiedź nr 111:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie ww. rozwiązania. Zamawiający dokona odpowiedniej zmiany treści SIWZ, w trybie określonym w art. 38 ust. 4 ustawy Prawa zamówień publicznych (**zmiana nr 15**).

Pytanie nr 112:

Dotyczy Załącznik nr 1 do umowy Specyfikacja techniczna autobusu dwuosioowego pkt 4.1.:
Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie pojęcia baterii typu High Energy.

Odpowiedź nr 112:

Określenie baterii jako litowo - jonowych typu High Energy oraz High Power, to wyrażenia pomocnicze, używane często w literaturze branżowej i przytoczone w SIWZ na użytek niniejszego postępowania, a określające typ baterii (tzn. - w przypadku High Energy - baterii o dużej gęstości energii a w przypadku High Power - baterii o dużej mocy), a dalszy opis parametrów technicznych baterii w specyfikacji (pojemność, energetyczna, moc ładowania i trwałość) dokładnie precyzuje o jakie baterie chodzi Zamawiającemu.

Baterie **High Energy** są dostępne na rynku europejskim przeważnie w dwóch technologiach:

- rozpowszechnionej na rynku dostaw nowych autobusów, technologii **NMC** (gdzie stosuje się katodę z tlenków litowo- niklowo- kobaltowych i grafitową anodę),
- wychodzącej z użytku technologii **LFP** (gdzie stosuje się katodę z tlenków litowo-żelazowych i grafitową anodę).

Bateria **High Energy NMC** jest baterią o dużym wskaźniku pojemności energetycznej na kilogram masy (powyżej 100 Wh/kg w zastosowaniach do autobusów) oraz mniejszym w stosunku do baterii High Power wskaźniku liczby cykli ładowania i rozładowania podczas eksploatacji autobusu w LCC (cyklu życia), kształtującym się na poziomie 3200-6000 cykli w zależności od sposobu eksploatacji. Magazyny energii utworzone z baterii High Energy NMC umożliwiają naładowanie w czasie nie krótszym niż 1 - 0,5 godz. prądem 1-2C pojemności energetycznej magazynu. Oznacza to, że baterii takich nie można ładować ładowarkami dużych mocy (powyżej 200kW).

Bateria **High Energy LFP** jest baterią o nieco mniejszym - na poziomie ok. 80% baterii NMC, wskaźniku pojemności energetycznej na kilogram masy oraz porównywalnym w stosunku do baterii NMC wskaźniku liczby cykli ładowania i rozładowania podczas eksploatacji autobusu w LCC (cyklu życia), kształtującym się na poziomie ok. 3500 cykli. Magazyny energii utworzone z baterii High Energy LFP umożliwiają naładowanie w czasie nie krótszym niż 0,5 - 0,25 godz. prądem 2-4C pojemności energetycznej magazynu.

Bateria **High Power** jest baterią o mniejszym, o ok. 50% w stosunku do baterii High Energy NMC, wskaźniku pojemności energetycznej na kilogram masy, ale większym wskaźniku liczby cykli ładowania i rozładowania podczas eksploatacji autobusu w LCC (cyklu życia), kształtującym się na poziomie nawet 15000 cykli. Magazyny energii utworzone z baterii High Energy LTO (gdzie stosuje się katodę z tlenków litowo-kobaltowych i grafitową anodę z tlenkami litowo-tytanowymi) umożliwiają naładowanie w czasie nie krótszym niż 12-6 min. prądem 5-10C pojemności energetycznej magazynu. Oznacza to, że w celu pełnego wykorzystania takich baterii należy zastosować kosztowne ładowarki dużej mocy (od 400 kW), co w przypadku przystanku krańcowego, służącego do obsługi kilku - kilkunastu autobusów jednocześnie, wymaga przygotowania kosztownej infrastruktury energetycznej o mocy sumarycznej będącej wielokrotnością mocy 400 kW.

Z tego powodu baterii **High Power nie stosuje się** w technologiach eksploatacyjnych ładowania autobusów miejskich w przypadku braku odpowiednio rozbudowanej infrastruktury doładowania

na terenie miasta, a w szczególności braku zapewnienia odpowiedniej mocy przez dostawcę energii elektrycznej (a taką sytuację Zamawiający rozpoznał, w trakcie rozmów z miejscowym operatorem sieci energetycznej, na przystankach krańcowych linii A-4 i 676 w Gliwicach, będących przedmiotem modernizacji w ramach niniejszego postępowania, gdzie uzyskano zapewnienie mocy na poziomie do 200 kW w rejonie wybranych lokalizacji tych przystanków).

Analizy przeprowadzone przez Zamawiającego pod kątem zastosowania ww. poszczególnych technologii na podanych powyżej liniach komunikacji miejskiej wskazują, że **obecnie najbardziej uniwersalne są baterie NMC**, które doskonale współpracują z różnymi koncepcjami ładowania - zarówno z ładowaniem zrównoważonym z wtyczki (Plug-in) jak i szybkimi systemami ładowania (pantografem) a podkreślaną zaletą tych baterii jest jej niewrażliwość na nieplanowane zjawiska w ruchu miejskim, np. korki-zatory drogowe, wskutek których w celu dotrzymania rozkładu jazdy konieczne staje się ominięcie fragmentu lub całego cyklu ładowania na przystanku krańcowym. W takiej sytuacji bateria High Energy NMC nadal posiada odpowiednią ilość energii do realizacji zadania przewozowego, co jest trudne do wykonania w przypadku baterii trakcyjnej o małej gęstości energii High Power (LTO).

Jednocześnie, uniwersalność tych baterii oraz zastosowanie technologii ładowania pantografowego, pozwala na ich częste (w ciągu każdego dnia eksploatacji) doładowywanie ładowarkami o mocy nominalnej 200 kW na przystankach krańcowych omawianych linii, co umożliwi wydłużenie dziennego zasięgu pojazdu przy zachowaniu odpowiedniego (powyżej 50% pojemności nominalnej) stopnia naładowania magazynu energii, wpływającego na istotne wydłużenie żywotności baterii (zwiększenia liczby cykli ładowania i rozładowania podczas eksploatacji autobusu w LCC (cyklu życia).

Niebagatelną cechą baterii High Energy NMC jest również niższa cena jednostkowa ich zakupu (zł/kWh), mniejsze koszty infrastruktury ładowania (tańsze ładowarki i sieć energetyczna) oraz niższe ceny energii elektrycznej (zasilanie baterii High Energy może się odbywać głównie w okresie tańszej - nocnej taryfy energetycznej).

Z przytoczonych wyżej powodów Zamawiający wymaga dostawy autobusów z magazynami energii zbudowanymi w **technologii High Energy NMC**, zasilanych zarówno za pomocą wtyczki (Plug-in) jak i szybkiego ładowania pantografowego, jako technologii najbardziej uniwersalnej oraz

wykazującej najkorzystniejsze cechy ze względów na ponoszone koszty inwestycyjne i eksploatacyjne w przypadku zastosowań w obszarze działania Zamawiającego.

Pytanie nr 113:

Dotyczy Załącznik nr 1 do umowy Specyfikacja techniczna autobusu dwuosioowego pkt 4.7.3 oraz pkt 5.5. Zwracamy się z prośbą o wyjaśnienie rozbieżności czasu ładowania podanego w punktach 4.7.3 oraz 5.5.

Odpowiedź nr 113:

Zamawiający wyjaśnia, że pomiędzy przytoczonymi zapisami nie istnieją rozbieżności. Zapis w pkt 4.7.3 (SIWZ - str. 79 dot. autobusu dwuosioowego lub str. 113 dot. autobusu trzyosioowego) zawiera teoretycznie wymagany przez Zamawiającego max. czas ładowania magazynu energii pojazdu przy założeniu, że pojazd przyjechał na stanowisko z bateriami całkowicie rozładowanymi (czyli max. czas zapewniający pełne naładowanie magazynu energii od stanu 0% do 100 % SOC).

Zapis w pkt. 5.5 (str. 81 i 115) zawiera informację o praktycznych czasach użytkowania ładowarki, wynikających z rozkładowych (planowanych) okresów postoju pojazdu na przystankach końcowych w czasie dnia pracy pojazdu (wskazując, że szacowane przez Zamawiającego te okresy mogą wynosić od 1 min. do 40 min.).

Pytanie nr 114:

Dotyczy Załącznik nr 1 do umowy Specyfikacja techniczna autobusu dwuosioowego pkt 5.3.1.

Prosimy o odpowiedź na pytanie czy czas ładowania plug-in obejmuje również czas balansowania? Jeśli tak to czas ładowania z balansowaniem jest trudnym do określenia procesem, gdyż czasy te mogą się diametralnie różnić.

Odpowiedź nr 114:

Zamawiający wyjaśnia, że w przytoczonym punkcie 5.3.1 (str. 80 oraz 114 SIWZ) nie określono czasu ładowania. W punkcie tym jest jedynie informacja o tym, że ładowanie wolne na terenie zajezdni powinno obejmować również balansowanie napięć ogniwi i baterii.

Jednocześnie Zamawiający zgadza się ze stwierdzeniem zawartym w drugim zdaniu zapytania.

Pytanie nr 115:

Pkt 3.1.7. – prosimy o wyrażenie zgody na odbiór stacji ładowania w przypadku wystąpienia drobnych wad, które umożliwiają korzystanie z przedmiotu umowy, a związane są np. z błędnym oznakowaniem itp.

Odpowiedź nr 115:

Zamawiający informuje, że dopuści odbiór stacji ładowania, w przypadku jeżeli stwierdzone w trakcie odbioru wady będą miały charakter nieistotny i nie uniemożliwią one korzystania z przedmiotu umowy. W związku z tym, wprowadza zmiany w pkt 3.1.5.3 ogólnych warunków umowy **(zmiana nr 16)**.

Pytanie nr 116:

Zgodnie z pkt. 5.1. Umowy, Należność za każdy dostarczony autobus będący przedmiotem Umowy, będzie zapłacona przelewem, po podpisaniu przez Zamawiającego i Wykonawcę protokołu odbioru każdego autobusu, na podstawie dostarczonej do siedziby Zamawiającego osobiście, pocztą tradycyjną lub za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w ustawie o elektronicznym fakturowaniu w zamówieniach publicznych, koncesjach na roboty budowlane lub usługi oraz partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz.U. 2018 poz. 2191) podpisanej przez upoważnionego przedstawiciela Sprzedającego faktury VAT w następujących kwotach i terminach:

5.1.1 I rata w wysokości 80% wartości brutto faktury – płatna w ciągu 30 dni od daty doręczenia faktury VAT

5.1.2 Pozostałe 20% wartości brutto faktury – płatne w ciągu 60 dni od daty doręczenia faktury VAT.

W obecnym brzmieniu płatność należnej Wykonawcy ceny jest rozbita i zostanie uiszczona w całości dopiero na 60 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT. Tak określony termin płatności stoi w sprzeczności z art. 8 ust. 2 Ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz.U. 2019.118), który stanowi, że w transakcjach w których dłużnikiem jest podmiot publiczny, termin zapłaty określony w umowie nie może przekraczać 30 dni, liczonych od dnia doręczenia dłużnikowi faktury lub rachunku, potwierdzających dostawę towaru lub wykonanie usługi. Jedynym przewidzianym przez ustawodawcę odstępstwem od tej zasady jest sytuacja, gdy podmiot publiczny jest podmiotem leczniczym

w rozumieniu Ustawy – wtedy termin zapłaty można wydłużyć do 60 dni od momentu doręczenia faktury lub rachunku.

Co więcej, w myśl art. 8 ust. 4 Ustawy, jeżeli ustalony w umowie termin zapłaty jest dłuższy niż 30 dni, liczonych od dnia doręczenia dłużnikowi faktury lub rachunku, potwierdzających dostawę towaru lub wykonanie usługi, wierzycielowi który spełnił swoje świadczenie przysługują odsetki za opóźnienie w transakcjach handlowych od dnia wymagalności świadczenia pieniężnego do dnia zapłaty.

W związku z powyższym, wnosimy o zmianę pkt. 5.1. Ogólnych Warunków Umowy (pkt. 17 SIWZ) w następujący sposób:

„5.1 Całkowita należność za każdy dostarczony autobus będący przedmiotem Umowy, będzie zapłacona przelewem, po podpisaniu przez Zamawiającego i Wykonawcę protokołu odbioru każdego autobusu, na podstawie dostarczonej do siedziby Zamawiającego osobiście, pocztą tradycyjną lub za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w ustawie o elektronicznym fakturowaniu w zamówieniach publicznych, koncesjach na roboty budowlane lub usługi oraz partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz.U. 2018 poz. 2191) podpisanej przez upoważnionego przedstawiciela Sprzedającego faktury VAT w ciągu 30 dni od daty doręczenia faktury VAT.”

Odpowiedź nr 116:

Zamawiający wyraża zgodę na zmianę treści pkt 5.1 ogólnych warunków umowy na treść zaproponowaną przez Wykonawcę (**zmiana nr 17**).

Pytanie nr 117:

Zgodnie z pkt. 5.2. Umowy Należność za:

- dostawę, montaż (posadowienie), podłączenie do sieci energetycznej, uruchomienie, uzyskanie pozytywnych wyników badań i odbiorów przez Urząd Dozoru Technicznego (jeżeli są wymagane), urządzeń infrastruktury ładowania, o których mowa w punkcie 1.1.2. Umowy,
- dostarczoną dokumentację i licencje, zgodnie z pkt. 1.1.3. Umowy,
- przeprowadzone testy zdolności ładowania, wykonane w ramach Etapu nr. 2B, o których mowa w pkt. 2.1.2.2. Umowy, będzie zapłacona przelewem, po podpisaniu przez Zamawiającego

i Wykonawcę protokołów odbioru urządzeń będących przedmiotem umowy sporządzonych zgodnie z ust. 3.1.8. Umowy oraz protokołu testu zdolności ładowania urządzeń infrastruktury ładowania, o którym mowa w punkcie 3.2.10 Umowy, na podstawie dostarczonej do siedziby Zamawiającego osobiście, pocztą tradycyjną lub za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w ustawie o elektronicznym fakturowaniu w zamówieniach publicznych, koncesjach na roboty budowlane lub usługi oraz partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz.U. 2018 poz. 2191) podpisanej przez upoważnionego przedstawiciela Sprzedającego faktury VAT w następujących kwotach i terminach:

5.2.1.1 I rata w wysokości 80% wartości brutto faktury – płatna w ciągu 30 dni od daty doręczenia faktury VAT

5.2.1.2. Pozostałe 20% wartości brutto faktury – płatne w ciągu 60 dni od daty doręczenia faktury VAT

W obecnym brzmieniu płatność należnej Wykonawcy ceny jest rozbita i zostanie uiszczona w całości dopiero na 60 dni od daty otrzymania przez Zamawiającego faktury VAT. Tak określony termin płatności stoi w sprzeczności z art. 8 ust. 2 Ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz.U. 2019.118), który stanowi, że w transakcjach w których dłużnikiem jest podmiot publiczny, termin zapłaty określony w umowie nie może przekraczać 30 dni, liczonych od dnia doręczenia dłużnikowi faktury lub rachunku, potwierdzających dostawę towaru lub wykonanie usługi. Jedynym przewidzianym przez ustawodawcę odstępstwem od tej zasady jest sytuacja, gdy podmiot publiczny jest podmiotem leczniczym w rozumieniu Ustawy – wtedy termin zapłaty można wydłużyć do 60 dni od momentu doręczenia faktury lub rachunku.

Co więcej, w myśl art. 8 ust. 4 Ustawy, jeżeli ustalony w umowie termin zapłaty jest dłuższy niż 30 dni, liczonych od dnia doręczenia dłużnikowi faktury lub rachunku, potwierdzających dostawę towaru lub wykonanie usługi, wierzycielowi który spełnił swoje świadczenie przysługują odsetki za opóźnienie w transakcjach handlowych od dnia wymagalności świadczenia pieniężnego do dnia zapłaty.

W związku z powyższym, wnosimy o zmianę pkt. 5.2. Ogólnych Warunków Umowy (pkt. 17 SIWZ) w następujący sposób:

„5.2. Całkowita należność za:

-dostawę, montaż (posadowienie), podłączenie do sieci energetycznej, uruchomienie, uzyskanie pozytywnych wyników badań i odbiorów przez Urząd Dozoru Technicznego (jeżeli są wymagane), urządzeń infrastruktury ładowania, o których mowa w punkcie 1.1.2. Umowy,
-dostarczoną dokumentację i licencje, zgodnie z pkt. 1.1.3. Umowy,
-przeprowadzone testy zdolności ładowania, wykonane w ramach Etapu nr. 2B, o których mowa w pkt. 2.1.2.2. Umowy, będzie zapłacona przelewem, po podpisaniu przez Zamawiającego i Wykonawcę protokołów odbioru urządzeń będących przedmiotem umowy sporządzonych zgodnie z ust. 3.1.8. Umowy oraz protokołu testu zdolności ładowania urządzeń infrastruktury ładowania, o którym mowa w punkcie 3.2.10 Umowy, na podstawie dostarczonej do siedziby Zamawiającego osobiście, pocztą tradycyjną lub za pośrednictwem systemu teleinformatycznego, o którym mowa w ustawie o elektronicznym fakturowaniu w zamówieniach publicznych, koncesjach na roboty budowlane lub usługi oraz partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz.U. 2018 poz. 2191) podpisanej przez upoważnionego przedstawiciela Sprzedającego faktury VAT w ciągu 30 dni od daty doręczenia faktury VAT”

Odpowiedź nr 117:

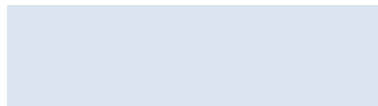
Zamawiający wyraża zgodę na zmianę treści pkt 5.2 ogólnych warunków umowy na treść zaproponowaną przez Wykonawcę (**zmiana nr 18**).

Pytanie nr 118:

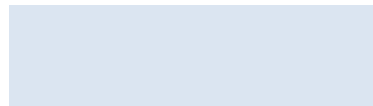
Pkt 5 – prosimy o wprowadzenie do umowy postanowienia, iż dniem zapłaty jest dzień wpływu środków finansowych na rachunek bankowy Wykonawcy.

Odpowiedź nr 118:

Zamawiający wprowadził (**zmiana nr 17** oraz **zmiana nr 18**) do ogólnych warunków umowy zapis proponowany przez Wykonawcę co oznacza, że dniem zapłaty uznaje się dzień wpływu środków finansowych na rachunek bankowy Wykonawcy.



Prezes Zarządu



Wiceprezes Zarządu