

Vysvětlení zadávací dokumentace č. 3

dle ust. § 98 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“)

Zadavatel

Název:	Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s.
Sídlo:	Mrštíkova 850/3, 460 07, Liberec III
IČO:	47311975
DIČ:	CZ47311975
Statutární orgán:	Ing. Michal Zděnek, M.A., předseda představenstva Ing. Václav Sosna, místopředseda představenstva

Veřejná zakázka

Název veřejné zakázky:	Dobíjecí infrastruktura DPMLJ
Druh veřejné zakázky:	Veřejná zakázka na stavební práce a služby
Typ veřejné zakázky:	Nadlimitní veřejná zakázka

Zadavatel Dopravní podnik měst Liberce a Jablonce nad Nisou, a. s. se sídlem Mrštíkova 850/3, 460 07, Liberec III tímto v souladu s § 98 a § 99 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění obdržel dne 4. 7. 2025 dotaz a poskytuje vysvětlení zadávací dokumentace k veřejné zakázce: „Dobíjecí infrastruktura DPMLJ“

Přesné znění dotazu

Dobrý den, vážený zadavateli,

Posíláme doplňující dotazy a prosíme o jejich zodpovězení. Zároveň Vás žádáme o **prodloužení termínu podání nabídek na veřejnou zakázku "Dobíjecí infrastruktura DPMLJ" do 15.8.2025**

Důvodem naší žádosti je rozsah zadání a příprava technického řešení. Věříme, že prodloužení termínu podání přispěje k vyšší kvalitě předložených nabídek a umožní nám lépe splnit Vaše očekávání.

- 1) V areálu Vilová uvádíte v zadání i v doplňujících odpovědích, že požadujete na každém dobíjecím bodu (Kabelu) jednak individuální dobíjecí výkon maximálně 150 kW, jednak společný dobíjecí výkon při nabíjení všech 40 e-busů 150 kW x 40 busů = 6 MW. Ovšem rezervovaný příkon v dané lokalitě deklaruujete jen 5,5 MW. Uveďte prosím, jakým způsobem očekáváte, že bude tento deficit příkonu vůči požadovanému výkonu regulován?
 - A) Systémem dynamic load managementu lokality, který zabrání překročení rezervovaného příkonu lokality pomocí dynamického omezování výkonu dobíjecích stanic?



- B) Instalací dobíjecích stanic, které splní váš požadavek, že z každého dobíjecího bodu „dostanete 150 kW“ individuálně, ale zároveň při 100 % paralelním nočním dobíjení na dobíjecí stanici ve skutečnosti požadujete z jednoho dobíjecího bodu jen dobíjecí výkon odpovídající potřebám noční dobíjení elektrobusu? Například $60 \text{ kW} \times 40 \text{ busů} = 2,4 \text{ MW}$?
- C) Případně zvažujete toto řešit jinou strategií? Specifikujte prosím jakou.
- 2) „Pro užití zařízení musí být nutná autorizace uživatele karta/mobilní zařízení“ je tato podmínka v rámci nabídky a řešení nepřekročitelná? Byla by plnohodnotnou náhradou tohoto řešení identifikace dobíjeného vozidla pomocí metody Autocharge (vozidlo se samo identifikuje dobíjecí stanici prostřednictvím dobíjecího kabelu unikátní číslem palubní jednotky vozidla)?
- 3) „Součástí každého nabíjecího stojanu je ukazatel monitorující spotřebu elektrické energie dodávané do nabíjeného vozidla se záznamem, variantně je možné umístění centrálně pro všechny nabíjecí stojany s údaji pro každý nabíjecí stojan samostatně.“ Je tato podmínka nepřekročitelná? Individuální dobíjecí výkon je možné sledovat na palubních přístrojích každého E-busu. Souhrnné informace o aktuálním stavu dobíjení na kterémkoliv dobíjecím bodě online zajistí nadřazený správcovský SW CPO, dostupný z jakéhokoliv mobilního zařízení nebo PC, který je rovněž součástí tohoto výběrového řízení: „Online sledování stavu nabíjecích zařízení, aktuální stav připojených vozidel a formou...“
- 4) „Dobíjecí kabel bude v délce maximálně 8 m a celý mechanismus bude umožňovat snadnou manipulaci při dobíjení.“ „...CCS Combo 2 (Combined Charging System – Type 2), kabel bude v délce minimálně 8 m.“ Prosím o upřesnění požadované délky kabelů. Bude to:
- a) Maximálně 8 m?
 - b) Minimálně 8 m?
 - c) Bude to v souladu z prováděcí dokumentace stavby optimální délka kabelu tak, aby umožnila bezproblémovou manipulaci a dobíjení vozidla, a zároveň aby se kabely v době mimo dobíjení nedotýkaly země a nebyly vystaveny pozemnímu znečištění, nebo riziku poškození přejetím?
- 5) Ve všech třech lokalitách je prostor pro výstavbu dobíjecích stanic striktně vymezen na ortofotomapě v zadávací dokumentaci. Rozumíme dobře zadání, že úkolem zhotovitele bude také: Navrhnout pomocí odborných profesí projekce (elektro, stavba, doprava atd..) funkční model dobíjecích stání na vymezených pozemcích? A to při respektování obecně platných norem a předpisů?
- 6) Žádáme Zadavatele o zpřístupnění informací nebo výkresové dokumentace jakým způsobem bude provedeno napojení na Distribuční síť VN v lokalitě Mrštíkova.
- 7) Žádáme Zadavatele o zpřístupnění informací nebo výkresové dokumentace jakým způsobem bude provedeno napojení na Distribuční síť VN v lokalitě Mařanova.
- 8) Žádáme Zadavatele o zpřístupnění informací nebo výkresové dokumentace jakým způsobem bude provedeno napojení na Distribuční síť VN v lokalitě Vilová.

- 9) Žádáme o informaci, zda demontáž a likvidace stávajícího transformátoru, je součástí díla.
- 10) Žádáme o informaci, zda všechny nově plánované trafostanice a jejich projektování, dodání, usazení a zprovoznění, je součástí dodávky a na všech lokalitách.

Odpověď na dotazy:

1. Zadavatel poskytuje vysvětlení - Dobíjecí místa budou pracovat ve dvou režimech:
A) dobíjecí výkon blízký se hodnotě 150 kW bude použit v denní, respektive dopolední době, a to pro rychlejší dobíjení vozidel, která se vrátí z ranních krátkých služeb a je s nimi počítáno, že odjedou na odpolední část (vozidla jezdící v dopravních špičkách). Zadavatel má za to, že těchto vozidel nebude nikdy 40 kusů, ale odhadem okolo 25 až 30 kusů.
B) Zadavatel uvádá, že v noční době, při počtu 40 kusů vozidel, je počítáno s pomalejším dobíjením a to nižším výkonem.
C) Vlastní řízení dobíjení nabídne účastník v rámci zpracování projektu.
2. Zadavatel uvádí, že nabízené řešení je možné, každé vozidlo je opatřeno vlastním unikátním identifikačním číslem, které se po dobu životnosti vozidla nemění.
3. Zadavatel požaduje optickou signalizaci stavu jednotlivých dobíjecích stojanů (nabíjí/nabito/vypnuto) – je možné umístění monitoringu centrálně pro všechny nabíjecí stanice – toto by měl splňovat nadřazený dohledový SW dostupný z mobilních zařízení nebo PC.
4. Zadavatel požaduje dobíjecí kabel v maximální délce 8 m (délka kabelu by měla být optimalizovaná pro bezproblémovou manipulaci a zároveň v čase mimo dobíjení, by měl kabel být chráněný proti dotyku se zemí a mechanickému poškození). Účastník v rámci zpracování projektu navrhne takové řešení, které tyto podmínky bude splňovat.
5. Zadavatel konstatuje, že ANO – zadáním pro dodavatele je navrhnout funkční model dobíjecích stání na vymezeném pozemku včetně stavebních prací.
6. Zadavatel uvádí, že v lokalitě Mrštíkova bude provedena výměna jednoho transformátoru v měnírně – viz zadávací dokumentace. Napojení bude realizováno přímo v měnírně.
7. Zadavatel poskytuje účastníkům Přílohu 1 tohoto vysvětlení.
8. Zadavatel poskytuje účastníkům Přílohu 2 tohoto vysvětlení.
9. Zadavatel upřesňuje, že demontáž a likvidace stávajícího transformátoru, je součástí díla.
10. Zadavatel upřesňuje, že všechny nově plánované trafostanice a jejich projektování, dodání, usazení a zprovoznění, je součástí dodávky a na všech lokalitách.

Zadavatel své odpovědi na dotazy považuje za vysvětlující, upřesňující a doplňující, a proto ponechává lhůtu pro podání nabídek v původním termínu

25. 7. 2025 v 11:00 hodin

V případě, že by některý z účastníků již nabídku podal a na základě výše uvedených informací by ji chtěl následně upravit, je možné nabídku vzít zpět a upravenou nabídku podat v nové lhůtě pro podání nabídek opětovně.

V Praze dne 9. 7. 2025

.....
Ing. Michal Zděnek, M.A., v.r.
předseda představenstva

.....
Ing. Václav Sosna, v.r.
místopředseda představenstva