



Gorzów Wlkp., dnia 02.01.2025 r.

Zamawiający:

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gorzowie Wlkp., przy ul. Kostrzyńskiej 46.

Dotyczy:

postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczone pn. Zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania dla Miejskiego Zakładu Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim sp. z o.o. Oznaczenie postępowania: 899/2024/030.

Strona internetowa prowadzonego postępowania:

https://platformazakupowa.pl/pn/mzk_gorzow

PYTANIA I ODPOWIEDZI ORAZ MODYFIKACJA SWZ

Zamawiający, Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim sp. z o.o. z siedzibą w Gorzowie Wlkp., działając na podstawie art. 135 ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych, zwanej dalej „ustawą Pzp”, przekazuje poniżej treść pytań wraz z odpowiedziami:

Pytanie nr 1:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, pkt 5.1, str. 8. Schemat lakierowania uzgodniony zostanie na etapie podpisania umowy. Kolorystyka obudowy wykonana będzie lakierami wg palety RAL analogicznych jak kolorystyka autobusu.

Pytanie: Czy wykonawca będzie zobowiązany umieścić na ładowarkach loga, logotypy lub inne grafiki Zamawiającego? Jeśli tak, prosimy o wskazanie szacunkowej wielkości grafik.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w rozdziale IV Działania informacyjno-promocyjne Opisu Przedmiotu Zamówienia stanowiącego załącznik nr 2 do SWZ zawarte zostały wymagania dotyczące oznakowania stacji ładowania. Zamawiający wymaga, aby każda stacja ładowania została oznaczona dedykowanymi naklejkami zgodnie ze Strategią Promocji i Informacji Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności i Księgą Identyfikacji Wizualnej KPO dostępną na stronie internetowej: <https://www.kpo.gov.pl/strony/o-kpo/dla-instytucji/dokumenty/strategia-promocji-i-informacji-kpo/> Materiał, z którego wykonane zostaną naklejki musi gwarantować trwałość przynajmniej do końca okresu trwałości przedsięwzięcia (5 lat), tj. naklejka będzie czytelna i zachowa kolory. Rozmiar i materiał naklejki powinien być dostosowany do powierzchni, na której zostanie umieszczona, tak by znaki były odpowiednio czytelne i wyraźnie widoczne.

Zamawiający nie wymaga umieszczenia na ładowarkach innych niż wskazane powyżej oznaczeń zawierających loga, logotypy lub grafiki Zamawiającego.

Pytanie nr 2:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, pkt 5.1, str. 8. Schemat lakierowania uzgodniony zostanie na etapie podpisania umowy. Kolorystyka obudowy wykonana będzie lakierami wg palety RAL analogicznych jak kolorystyka autobusu.

Pytanie: Ze względu na większy koszt malowania wielokolorowego prosimy o potwierdzenie, czy (pomijając ew. loga, logotypy lub inne grafiki) Zamawiający określi jeden kolor dla malowania ładowarek?

Odpowiedź:



Zamawiający informuje, że wymaga zastosowania kolorystyki dla wszystkich stacji ładowania analogicznej jak kolorystyka autobusów tj. koloru RAL design 1108070.

Pytanie nr 3:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, pkt 5.1, str. 8. Schemat lakierowania uzgodniony zostanie na etapie podpisania umowy. Kolorystyka obudowy wykonana będzie lakierami wg palety RAL analogicznych jak kolorystyka autobusu.

Pytanie: Czy Zamawiający zaakceptuje ograniczenie wyboru koloru stacji do tańszej palety RAL Classic?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że wymaga zastosowania kolorystyki stacji ładowania analogicznej jak kolorystyka autobusów tj. koloru RAL design 1108070.

Pytanie nr 4:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, pkt 5.1, str. 8. "Ładowarki muszą przekazywać następujące dane: 1. Stan urządzeń:

- a) Urządzenia włączone i gotowe do ładowania.
- b) Urządzenia ładujące w danym momencie.
- c) Urządzenia niedostępne (wyłączone).
- d) Urządzenia w stanie błędów."

Pytanie: Czy wymóg przekazywania sygnału dla stanu: "urządzenie niedostępne (wyłączone)" zostanie spełniony jeśli system zarządzania rozpozna brak sygnału o stanie ze strony ładowarki jako "urządzenie niedostępne (wyłączone) i wyświetli komunikat "stacja offline"?"

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że komunikat „stacja offline” jest wystarczający do zasygnalizowania braku dostępności urządzenia lub jego wyłączenia.

Pytanie nr 5:

Załącznik nr 2 do SWZ_OPZ, rozdział II, Zadanie Nr 1, pkt 12.4.5, str. 5. Komunikacja między autobusem, a stacją ładowania ma wykorzystywać sieć Wi-Fi a proces ładowania powinien być monitorowany przez system zarządzania ładowaniem pojazdu i zintegrowany z systemem posiadanym przez Zamawiającego – system EOS.

Pytanie: Wykonawca zwraca uwagę, że sieć Wi-Fi jest wykorzystywana do komunikacji ładowarki z autobusem wyłącznie w przypadku ładowania pantografowego. Prosimy o potwierdzenie, że zapis dotyczy tylko komunikacji z ładowarkami pantografowymi, a nie z ładowarkami plug-in będącymi częścią tego postępowania.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że zapis dotyczy komunikacji pomiędzy pojazdami będącymi przedmiotem niniejszego postępowania z istniejącymi stacjami ładowania pantografowego. Dostarczone pojazdy winny komunikować się z istniejącą infrastrukturą ładowania pantografowego za pomocą WiFi.

Pytanie nr 6:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, pkt 5.1, str. 9. Zamawiający posiada system zarządzania ładowarkami EOS, który obecnie obsługuje 7 ładowarek. W związku z powyższym Wykonawca ma obowiązek zintegrować nowe ładowarki z już istniejącym systemem EOS na własny koszt, w tym zakupić niezbędne licencje oraz zrealizować wszelkie prace związane z przedmiotową integracją.

Pytanie: W jaki sposób fizycznie stacje ładowania mają się łączyć z systemem EOS? Przez Ethernet (skrętkę) czy przez GSM? Jeśli przez GSM, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dostarcza karty SIM.

Odpowiedź:



Zamawiający wymaga, aby każda z siedmiu stacji ładowania była podłączona do systemu zarządzania ładowarkami EOS za pomocą dedykowanego kabla Ethernet. Każdy z kabli powinien prowadzić od stacji ładowania do pomieszczenia brygadzystów na terenie zajezdni tramwajowej, gdzie zostanie podłączony do infrastruktury sieciowej Zamawiającego. W pomieszczeniu brygadzystów powinno być zainstalowane odpowiednie urządzenie sieciowe, takie jak switch Ethernet, który umożliwi zarządzanie i agregację połączeń sieciowych. Switch ten powinien być wystarczająco wydajny, aby obsłużyć równoczesną komunikację ze wszystkimi siedmioma stacjami ładowania, zapewniając przepustowość odpowiednią do przesyłania danych o parametrach ładowania, stanie urządzeń i innych wymaganych informacji. W przypadku długich dystansów pomiędzy stacjami ładowania, a pomieszczeniem brygadzystów, może być konieczne zastosowanie światłowodów zamiast tradycyjnych kabli Ethernet, co zapewni stabilność i minimalizację strat sygnału. W takim przypadku w stacjach ładowania oraz w pomieszczeniu brygadzystów powinny być zainstalowane media konwertery lub przełączniki ze zintegrowanymi portami SFP (Small Form-factor Pluggable).

Pytanie nr 7:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, pkt 5.2., str. 10. Stacja z kompletnym układem kompensacji mocy biernej (nie dopuszczalny jest pobór mocy biernej pojemnościowej);

Pytanie: Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie alternatywne z kompensacją mocy biernej wbudowaną w stacje ładowania zamiast stacji transformatorowej?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym każda stacja ładowania może mieć swój własny kompensator mocy biernej.

Pytanie nr 8:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, pkt 5.1, str. 8. Maksymalna moc ładowania 150 kW;

Pytanie: Czy Zamawiający zgodzi się na dostawę stacji ładowania o większej mocy znamionowej, biorąc pod uwagę fakt, że moc stacji będzie można ograniczyć przez system zarządzania ładowarkami z zgodnie zapisami dotyczącymi systemu EOS na str. 9?

Odpowiedź:

Zamawiający nie zgadza się na dostawę stacji ładowania o większej mocy znamionowej. Zamawiający wymaga dostawy stacji ładowania o mocy wskazanej w Programie Funkcjonalno-Użytkowym.

Pytanie nr 9:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, pkt 5.1, str. 8. Stacja ładowania ma być wyposażona w licznik energii elektrycznej zgodny z wymogami operatora sieci energetycznej i zapewniający zdalny odczyt zużycia energii przez Zamawiającego (dopuszcza się miernik zgodny z dyrektywą MiD zainstalowany przed stacją na przyłączy).

Pytanie: Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym stacja ładowania umożliwi zdalny odczyt przez system zarządzania ładowarkami dla wbudowanego licznika MID na torze zasilającym ładowarki?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza opisanego rozwiązania. Zamawiający wymaga zastosowania rozwiązania, w którym licznik sumaryczny dla trafostacji 800 kW, będzie mierzył pobraną moc całkowitą (także straty w transformatorze, oświetlenie itp.), a nie wyłącznie same ładowarki.

Pytanie nr 10:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, Pytania ogólne.

Pytanie:

a) Czy Zamawiający wymaga aby personel Zamawiającego był autoryzowany do wykonywania przeglądów okresowych i napraw infrastruktury ładowania?

b) Jeśli tak, ile osób ma uzyskać autoryzację?



Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie przewiduje samodzielnego przeprowadzania napraw infrastruktury ładowania w okresie gwarancji.

Pytanie nr 11:

REFUNDA_PFU_Gorzów Wlkp._aktualizacja, Pytania ogólne.

Pytanie: Jeśli Zamawiający wymaga aby personel Zamawiającego był autoryzowany do wykonywania przeglądów okresowych i napraw infrastruktury ładowania, to czy wyraża zgodę, aby szkolenie odbyło się w w pełni wyposażonym do tego celu centrum szkoleniowym w siedzibie dostawcy?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie przewiduje samodzielnego przeprowadzania napraw infrastruktury ładowania w okresie gwarancji.

Pytanie nr 12:

dotyczy zapisu z punktu 5.1 Programu Funkcjonalno-Użytkowego stanowiącego załącznik nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia:

Zamawiający posiada system zarządzania ładowarkami EOS, który obecnie obsługuje 7 ładowarek. W związku z powyższym Wykonawca ma obowiązek zintegrować nowe ładowarki z już istniejącym systemem EOS na własny koszt, w tym zakupić niezbędne licencje oraz zrealizować wszelkie prace związane z przedmiotową integracją.

Powołując się na Ustawę z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. 1993 Nr 47 poz. 211) artykuł 15 ust. 1 pkt. 5 oraz ust. 2 pkt. 2, wnosimy o zmianę zapisu i wyłączenie z przedmiotu zamówienia części obejmującej obowiązek Wykonawcy do zintegrowania nowych ładowarek z już istniejącym systemem EOS na własny koszt, w tym zakupienie niezbędnych licencji oraz zrealizowania wszelkich prac związanych z przedmiotową integracją. Jest to jedyny skuteczny sposób zapewnienia uczciwej konkurencji w Postępowaniu i równej pozycji wszystkich wykonawców. Wymaganie, by na koszt Wykonawcy zrealizowany został zakup niezbędnych licencji oraz zrealizowanie wszelkich prac związanych z przedmiotową integracją w ramach realizacji przedmiotu zamówienia sprawia, że żaden z potencjalnych wykonawców nie jest w stanie konkurować w niniejszym postępowaniu z producentem tego oprogramowania tj. firmą Ekoenergetyka, a zarazem producentem ładowarek, który będzie przystępował do Postępowania z własnymi produktami. Podmiot ten, jako jedyny na rynku dysponujący interfejsami i kodami źródłowymi, których posiadanie jest niezbędne do wzięcia udziału w postępowaniu będzie de facto decydował o warunkach nie tylko swojej oferty, ale również o warunkach ofert pozostałych wykonawców. Może on narzucić takiemu wykonawcy warunki handlowe, które sprawiają, że jego oferta będzie niekonkurencyjna bądź nawet odmówić sprzedaży wymaganych licencji, kodów źródłowych etc.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymóg integracji nowych ładowarek z systemem EOS, gdyż jest to kluczowe dla zachowania pełnej funkcjonalności systemu zarządzania ładowarkami, który stanowi integralną część infrastruktury obsługującej autobusy elektryczne. Celem takiego wymogu jest zapewnienie ciągłości działania systemu oraz jego efektywności użytkowej przez Zamawiającego.

Zamawiający jednocześnie informuje, że zgodnie z zapisami umowy, na podstawie której dostarczono i wdrożono aplikację EOS, Wykonawca udzielił Zamawiającemu licencji niewyłącznej, obejmującej prawo do korzystania z kodu źródłowego oprogramowania. Licencja ta przewiduje możliwość dokonywania zmian, modyfikacji oraz adaptacji systemu na potrzeby rozbudowy i integracji przez Zamawiającego lub podmioty trzecie działające na zlecenie lub upoważnienie Zamawiającego. Tym samym, licencja umożliwi podmiotom trzecim, w tym przyszłym Wykonawcom, dostęp do niezbędnych interfejsów w celu realizacji obowiązku integracji nowych ładowarek z systemem EOS. Realizacja integracji możliwa jest bez ograniczeń do jednego dostawcy oprogramowania i Zamawiający udostępni odpowiednie zasoby, takie jak dokumentacja techniczna i interfejsy API.



Zamawiający zobowiązuje się do zapewnienia odpowiednich warunków technicznych oraz współpracy z producentem oprogramowania EOS, w tym przekazania Wykonawcy informacji technicznych i dostępu do systemu niezbędnych do realizacji przedmiotu zamówienia.

Mając powyższe na uwadze Zamawiający oświadcza, że nie wymaga zakupu licencji do integracji ładowarek z obecnie posiadanym systemem EOS.

Pytanie nr 13:

dotyczy zapisu z punktu 5.1 Programu Funkcjonalno-Użytkowego stanowiącego załącznik nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia:

Dopuszczalny poziom emitowanego hałasu nie wyższy niż 60 dB, w każdym czasie i zakresie pracy.

Pragniemy zwrócić się z prośbą o zmianę zapisu i dopuszczenie do przetargu urządzeń emitujących do 65 dB. Nasze ładowarki są zainstalowane w wielu miastach w Polsce, również w przestrzeni publicznej, ogólnodostępnej - emitując dźwięki max. do 65 dB podczas uruchomienia wentylatorów do odprowadzenia gorącego powietrza z wnętrza ładowarki, nigdy nie otrzymaliśmy uwag dotyczących uciążliwości dla przebywających w pobliżu stacji ładowania. 65dB jest to poziom dźwięku, który emituje wiele urządzeń znajdujących się w przestrzeni publicznej i zawsze jest to poziom akceptowany oraz nie będący uciążliwym dla osób przebywających w pobliżu. Dodatkowo, zgodnie z art. 113 ust. 1 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232, z późn. zm. , w strefach śródmiejskich miast powyżej 100 tys. mieszkańców (zwarta zabudowa mieszkaniowa wśród obiektów administracyjnych, handlowych i usługowych) dopuszczalny poziom hałasu w ciągu dnia wynosi 70 decybeli, a w nocy 65 decybeli. Poziom głośności dla zwykłej rozmowy waha się w zakresie między 60 a 65dB – nie jest to więc dźwięk uciążliwy . Tym bardziej że 65dB jest to max. poziom jaki mogą osiągnąć nasze ładowarki podczas pracy wentylatorów.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę dopuszczalnych parametrów emitowanego hałasu przez urządzenia, które wskazane zostały w Programie Funkcjonalno-Użytkowym.

Pytanie nr 14:

dotyczy zapisu z punktu 5.1 Programu Funkcjonalno-Użytkowego stanowiącego załącznik nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia:

Elastyczna praca ładowarki w lokalizacjach z niższymi parametrami gniazd zasilających

Czy Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli ładowarka będzie miała możliwość softwerek'owego ustawienia mocy ładowania?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że uzna warunek za spełniony, jeżeli ładowarka będzie miała możliwość softwerek'owego ustawienia mocy ładowania zgodnie z harmonogramem określonym przez Użytkownika.

Powyższe odpowiedzi na pytania oraz zmiany SWZ stanowią integralną część SWZ i są obowiązujące.