

Przemyśl, 12.12.2022 r.

ZP.271.15.2022

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. 135 ust. 6, w związku z art. 135 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 nr 1 (169)

dot.: SWZ Rozdz. XXIV „Zadanie częściowe nr 1” i zał. nr 1 do SWZ Formularz cenowy. Prosi-my o wyjaśnienie, czy w Zał. Nr 1 do SWZ Formularz ofertowy Zadanie 1, w tabeli cenowej w kolumnie nr 4 i nr 6 należy uwzględnić także wartość wymaganych robót budowlanych związanych z dostawą kompletu ładowarek zajezdniowych z pantografem – zajezdnia MZK przy ul Lwowskiej 9 oraz dostawą zespołu ładowarki i pantografu z szybkim ładowaniem na pętli przy ul. Ofiar Katynia. Jeśli nie to prosimy o wskazanie, gdzie należy wskazać wynagrodzenie za takie roboty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że w Zał. Nr 1 do SWZ Formularz ofertowy Zadanie 1, w tabeli cenowej w kolumnie nr 4 i nr 6 należy uwzględnić także wartość wymaganych robót budowlanych związanych z dostawą kompletu ładowarek zajezdniowych z pantografem – zajezdnia MZK przy ul Lwowskiej 9 oraz dostawą zespołu ładowarki i pantografu z szybkim ładowaniem na pętli przy ul. Ofiar Katynia.

Pytanie nr 2 (170)

dot.: SWZ pkt 5/str. 23 Rozdz. XXXIII

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający wymaga by zabezpieczenie zawierało dokładnie takie sformułowanie jak wskazano w pkt 5/str. 23 Rozdz. XXXIII SWZ „zobowiązywać gwaranta lub poręczyciela do zapłaty kwoty pieniężnej na pierwsze wezwanie Zamawiającego w wysokości odpowiadającej kwocie zabezpieczenia należytego wykonania umowy”? Takie sformułowanie oznacza, że Zamawiający korzystając z zabezpieczenia wymaga lub może wymagać wypłaty całej kwoty zabezpieczenia bez względu na wartość rozszczenia, co nie jest standardowym zapisem w takich dokumentach i wpływa na cenę zabezpieczenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 3 (171)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 2 ust. 1

Czy termin 360 dni na realizację zamówienia, wskazany w § 2 ust. 1 Projektu umowy (Zad. 1), to termin, w którym powinien nastąpić odbiór przez Zamawiającego czy jest to termin zgłoszenia gotowości do odbioru końcowego?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ. Zamawiający wyjaśnia, że to termin zgłoszenia przez Wykonawcę gotowości do odbioru końcowego ostatniego elementu realizowanego zamówienia.

Pytanie nr 4 (172)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 2 ust. 12

Prosimy o wyjaśnienie, dlaczego w § 3 ust. 13 Projektu umowy (Zad. 1), Zamawiający odniósł się do płatności jedynie ceny jednostkowej wskazanej w § 3 ust. 1, natomiast pominał ceny jednostkowe podane także w innych ustępach § 3?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść Załącznika Nr 2 do SWZ - Projektowane postanowienia umowy dla części 1, gdzie § 3 ust. 13 otrzyma brzmienie:

„13. Zamawiający zapłaci Wykonawcy za każdy dostarczony i odebrany przedmiot umowy cenę jednostkową brutto wskazaną w § 3 ust. 1 - 6. Cena przedmiotu zamówienia uwzględnia pełne wynagrodzenie Wykonawcy, tj. wszystkie koszty dodatkowe związane z realizacją zamówienia (w szczególności: transport, szkolenia, ubezpieczenia na czas dostawy i jazd próbnych, koszty serwisu zewnętrznego w ramach gwarancji, oprzyrządowanie diagnostyczne, narzędzia specjalne, programy, licencje, dokumentacja techniczna, itp.). Wykonawca nie jest uprawniony do żądania jakiegokolwiek dodatkowego wynagrodzenia z tytułu wykonania przedmiotu umowy.”.

Pytanie nr 5 (173)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 3 ust. 13

Prosimy o wyjaśnienie, dlaczego w § 3 ust. 13 Projektu umowy (Zad. 1), Zamawiający odniósł się do płatności jedynie ceny jednostkowej wskazanej w § 3 ust. 1, natomiast pominął ceny jednostkowe podane także w innych ustępach § 3?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający udzielił już odp. na pyt nr (172), która wyczerpuje ten temat.

Pytanie nr 6 (174)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 3 ust. 15

Prosimy o uzupełnienie postanowień § 3 Projektu umowy (Zad. 1) w zakresie terminu płatności faktury wystawianej po dokonaniu odbioru końcowego przedmiotu umowy. W § 3 ust. 15 Projektu umowy (Zad. 1) Zamawiający przewidział jedynie termin płatności faktury zaliczkowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść Załącznika Nr 2 do SWZ - Projektowane postanowienia umowy dla części 1, gdzie § 3 ust. 15 otrzyma brzmienie:

„15. Zapłata za realizację przedmiotu zamówienia zostanie dokonana w sposób następujący:

- 1) zaliczka w wysokości minimum 10 % wynagrodzenia (wkład własny do projektu), o którym mowa w ust. 7 zostanie wypłacona Wykonawcy po wystawieniu przez niego faktury i przekazaniu jej Zamawiającemu w terminie do 30 dni od podpisania umowy; termin płatności faktury będzie wynosił 30 dni od dnia dostarczenia Zamawiającemu prawidłowo wystawionej faktury;
- 2) pozostałe wynagrodzenie, o którym mowa w ust. 7 zostanie wypłacone Wykonawcy po komisyjnym odbiorze całości przedmiotu zamówienia oraz wystawieniu przez niego faktury i przekazaniu jej Zamawiającemu, termin płatności faktury będzie wynosił w 30 dni od dnia dostarczenia Zamawiającemu prawidłowo wystawionej faktury.”.

Pytanie nr 7 (175)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 4

Zgodnie z Zał. 1c do SWZ pkt 4/str. 1, Zamawiający wymaga udzielenia gwarancji i rękojmi na stacje ładowania na zasadach przewidzianych w umowie. Prosimy o wskazanie, które z zasad gwarancji dot. autobusów, wskazanych w § 4 Projektu umowy (Zad. 1), znajdą zastosowanie w przypadku stacji ładowania, ewentualnie o odrębne uregulowanie tej kwestii w Projekcie umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku stacji ładowania zastosowanie mają przepisy § 4. ust. 1. Projektowanych postanowień umowy (Zad. 1).

Pytanie nr 8 (176)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 5

W § 5 ust. 6 pkt 1 Projektu umowy (Zad. 1) Zamawiający zmodyfikował zasady rękojmi, przewidując traktowanie Zamawiającego jakby był konsumentem.

Wykonawca zwraca uwagę, iż takie zastrzeżenie jest nieważne na podstawie art. 58 kodeksu cywilnego. Prawa konsumenta w przypadku rękojmi mogą przysługiwać przedsiębiorcy będącemu osobą fizyczną a nie innym podmiotom i dot. jedynie umów nie związanych z zawodowym charakterem działalności przedsiębiorcy (na podstawie odrębnej ustawy). Wprowadzenie w drodze umowy zasad bardziej restrykcyjnych niż przewidzianych przez ustawodawcę w drodze wyjątku stanowi czynność sprzeczną z ustawą oraz mającą na celu ominięcie ustawy. Nawet jeśli przyjąć, że modyfikacja zasad rękojmi w takim zakresie zostałaby uznana za dopuszczalną to jedynie przy zachowaniu zasady swobody umów, która w przypadku zamówień publicznych, podlega szeregu ograniczeniom i w przypadku tego postanowienia nie ma zastosowania.

Utrzymanie takiego zapisu na obecnym etapie mimo oczywistej nieważności wymusi uwzględnienie tego wymogu w cenie oferty, co znacznie podwyższy ceny ofertowe.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 9 (177)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 7 ust. 5

Czy Zamawiający zaakceptuje polisę ubezpieczenia OC z rynkowym poziomem franszyz redukcyjnych? Polisy standardowo mają określone franszyzy redukcyjne (kwotowe lub procentowe) i jest to standardowym rozwiązaniem na rynku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 10 (178)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 8 ust. 6

Wykonawca wnosi o zmianę w § 8 ust. 6 Projektu umowy (Zad. 1) poprzez zastrzeżenie, że zlecenie wykonania zastępczego musi zostać poprzedzone pisemnym wezwaniem do usunięcia wad lub wykonania ciężących na Wykonawcy obowiązków, a także wyznaczeniem terminu dodatkowego, zwłaszcza w przypadku utrzymania tak znacznego rozszerzenia uprawnień z rękopisami jakie nadał sobie Zamawiający w § 5 ust. 6 pkt 1 Projektu umowy.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 11 (179)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 9

Prosimy o uzupełnienie § 9 ust. 10 Projektu umowy (Zad. 1) – postanowienie zostało „ucięte” w istotnej części i w obecnym brzmieniu jest niezrozumiałe. Jednocześnie wnioskujemy o wykreślenie § 9 ust. 13 Projektu umowy. Postanowienie to pozostaje w sprzeczności z wcześniejszymi ustępami § 9.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że dokonując zmian SWZ w dniu 7.11.2022 r. skreślił ust. 10 w § 9 Projektowanych postanowień umowy dla Zadania częściowego Nr 1.

Pytanie nr 12 (180)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 10 ust. 2

Prosimy o potwierdzenie, iż osoby kierowników robót, które mają być wskazane w § 10 ust. 2 Projektu umowy (Zad. 1) mają uczestniczyć w toku prac odbiorowych, ale nie są to osoby wyłącznie uprawnione do odbiorów? Zamawiający w kilku miejscach Projektu umowy dot. Zad. 1 (w tym w § 10 ust. 2; § 14 ust. 2-3 i § 15 ust. 2-3) wskazuje miejsca na wpisanie osób uczestniczących w toku realizacji umowy, ale jedynie w § 10 ust. 3 zawiera upoważnienie do odbioru robót (w tym także odbioru autobusów).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że osoby wskazane w § 10 ust. 2, są to osoby, które powinny mieć upoważnienie Wykonawcy do uczestniczenia w odbiorach dotyczących robót budowlanych, o których mowa w § 1 ust. 1 pkt 2 i 3.

Wykonawca powinien upoważnić również inne osoby do uczestniczenia w odbiorach autobusów oraz innych elementów przedmiotu zamówienia nie będących robotami budowlanymi. Osoby te nie są wymieniane w treści umowy, ale powinny mieć stosowne upoważnienie udzielone przez Wykonawcę do dokonania konkretnych odbiorów. Upoważnienie to będzie jednym z elementów dokumentacji odbiorowej.

Odnosząc się do treści § 10 ust. 1, należy stwierdzić, że osoba tam wskazana będzie osobą koordynującą zamówienie, w tym osobą, z którą Zamawiający będzie się kontaktował w sprawach zamówienia.

W § 14 (obecnie po zmianie treści SWZ z dnia 15.11.2022 r. jest to §15) ust. 2 będzie zawierał adresy poczty elektronicznej (co jest tam wskazane) Zamawiającego oraz Wykonawcy, zaś w ust. 3 tego paragrafu będą wskazane numery telefonów stron umowy.

W § 15 (obecnie po zmianie treści SWZ z dnia 15.11.2022 r. jest to §16) ust. 2 będą wpisane dane (imię i nazwisko osoby, o której mowa w treści tego zapisu. Może to być osoba, o której mowa w § 10 ust. 1 lub też inna osoba wskazana przez Wykonawcę.

Pytanie nr 13 (181)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 11

§ 11 Projektu umowy (Zad. 1) posługuje się pojęciem „API”, nie definiując tego pojęcia, co uniemożliwia ocenę co miałyby być przedmiotem przeniesienia praw opisanych w § 11 Umowy. Wnosimy o:

- a) Usunięcie odwołań do „API” z § 11 albo;
- b) Jednoznaczne zdefiniowanie w Umowie pojęcia „API”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że pisząc w umowie „API” rozumie przez to (ang. *application programming interface*, **API**) zbiór reguł ściśle opisujący, w jaki sposób programy lub podprogramy komunikują się ze sobą. API jest przede wszystkim specyfikacją wytycznych, jak powinna przebiegać interakcja między komponentami programowymi. Implementacja API jest zestawem rutyn, protokołów i rozwiązań informatycznych do budowy aplikacji komputerowych. Dodatkowo API może korzystać z komponentów graficznego interfejsu użytkownika. API ułatwia budowę oprogramowania, sprowadzając ją do łączenia przez programistę bloków elementów w ustalonej konwencji.

Pytanie nr 14 (182)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 11

Wnosimy o wskazanie, czy zamiast dostawy systemu monitorowania infrastruktury ładowania wraz z serwerem, który ma zostać zainstalowany i uruchomiony w miejscu wskazanym przez Zamawiającego, Wykonawca może udostępnić system zainstalowany na serwerach Wykonawcy w formie usługi chmurowej (SaaS), na okres 15 lat, przy spełnieniu pozostałych wymogów stawianych Systemowi w SWZ.

W przypadku odpowiedzi twierdzącej wnosimy o potwierdzenie, że w takiej sytuacji zamiast dostarczenia licencji, Zamawiający dopuszcza dostarczenie regulaminu świadczenia usług drogą elektroniczną, który na podobnych co licencji warunkach (z uwzględnieniem chmurowego charakteru usługi) będzie regulować zasady korzystania z Systemu.

Brak wymogu licencji podyktowany jest w takim wypadku faktem, że przy chmurowym dostępie do oprogramowania z poziomu serwerów Wykonawcy nie dochodzi do wkroczenia w pola eksploatacji właściciela oprogramowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że pytanie Wykonawcy nie ma związku z § 11 gdyż paragraf ten dotyczy wyłącznie praw autorskich nie zaś sprzętu objętego dostawą a Wykonawca pyta czy zamawiający wyrazi zgodę na zmianę dostawy systemu monitorowania infrastruktury ładowania wraz z serwerem, który ma zostać zainstalowany i uruchomiony w miejscu wskazanym przez Zamawiającego, na udostępnienie przez Wykonawcę systemu zainstalowanego na serwerach Wykonawcy w formie usługi chmurowej (SaaS), na okres 15 lat, przy spełnieniu pozostałych wymogów stawianych Systemowi w SWZ. Zamawiający nie wyraża zgody na taką zmianę.

Pytanie nr 15 (183)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 12 ust. 7

Wykonawca wnosi o zmianę postanowienia § 12 ust. 7 Projektu umowy (Zad. 1) (Postanowienia końcowe) i umożliwienie dokonania cesji wierzytelności wynikających z Umowy na rzecz podmiotów finansujących bieżącą działalność gospodarczą Wykonawcy, bez zgody Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody za zmianę przedmiotowego zapisu.

Pytanie nr 16 (184)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1 § 13

Prosimy o wyjaśnienie postanowienia § 13 Projektu umowy (Zad. 1) (Oświadczenie wykonawcy), które jest bardzo istotne z punktu widzenia oszacowania ryzyka danej inwestycji oraz udziału w postępowaniu, a w szczególności wyjaśnienie:

- czy wykonawcy mają się liczyć z brakiem płatności mimo dokonania odbioru końcowego?
- jaka część wartości zamówienia jest niepokryta udziałem własnym Zamawiającego, którą ma finansować wykonawca?
- kiedy ma nastąpić wypłata promesy przez BGK i na jakich warunkach?

Prosimy również o przedłożenie treści Promesy wystawionej Zamawiającemu przez BGK.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że Promesa nie stanowi dokumentu zamówienia, wzór treści Promesy jest dostępny na stronach internetowych – każda Promesa ma identyczną treść. Zamawiający wyjaśnia, że wkład własny Zamawiającego – zgodnie z §3 ust. 15 pkt 1, gdzie zostało to wskazane wprost – wynosi 10 % wartości szacunkowej przedmiotu zamówienia powiększonej o należny podatek od towarów i usług. Wykonawca otrzyma zaliczkę w wysokości minimum 10 % wartości umowy zawartej między stronami. Pozostała część wartości kontraktu musi być pokryta przez Wykonawcę zgodnie z zapisami § 13 do czasu otrzymania przez Zamawiającego dofinansowania z BGK.

Zamawiający otrzyma dofinansowanie z BGK po złożeniu wniosku o płatność – płatności odbywają się 2 razy w miesiącu. Wykonawca otrzyma wynagrodzenie w terminie do 30 dni od podpisania końcowego protokołu odbioru.

Pytanie nr 17 (185)

dot.: PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - Zadanie nr 1

Prosimy o uporządkowanie numeracji paragrafów po paragrafie 12 Projektu umowy (Zad. 1).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że uporządkował numerację paragrafów dokonując zmian treści SWZ w dniu z dnia 15.11.2022 r.

Pytanie nr 18 (186)

dot.: Załącznik nr 1C do SIWZ. Parametry systemów ładowania autobusów

Wymóg nr 13 i Wymóg 15 Zakres temperatury zewnętrznej: od -30°C do +50°C

Prosimy o zmianę powyższych wymagań na "od -25 do +45 °C". Pragniemy zauważyć, że tak ekstremalne temperatury nie występują w Polsce. Zmiana ta umożliwi większej liczbie Wykonawców wzięcie udziału w postępowaniu, a tym samym otrzymanie produktów w bardziej konkurencyjnych cenach.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne”, WYMAGANIA OGÓLNE, pkt 13, który otrzyma brzmienie:

„13. Zakres temperatury zewnętrznej: od -25°C do +45°C. Dopuszczalny spadek prądu znamionowego z temperaturą: -1,5% znamionowego prądu ładowania na +1°C (powyżej +40°C).”

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf”, WYMAGANIA OGÓLNE, pkt 10, który otrzyma brzmienie:

„10. Zakres temperatury zewnętrznej: od -25°C do +45°C. Dopuszczalny spadek prądu znamionowego z temperaturą: -1,5% znamionowego prądu ładowania na +1°C (powyżej +40°C).”

Pytanie nr 19 (187)

dot.: Załącznik nr 1C do SIWZ. Parametry systemów ładowania autobusów

Wymóg nr 16 Maksymalne wymiary stacji ładowania zajezdniowego (dopuszcza się tolerancję +10%): szerokość: 65 cm / wysokość: 220 cm / głębokość: 85 cm.

Wykonawca wnosi o zwiększenie tolerancji dla wymiarów ładowarki do +/-20% lub rezygnację z przedmiotowego wymogu dotyczącego wymiarów. Analiza uwarunkowań terenowych Zamawiającego oraz dokumentacja postępowania nie zawiera przyczyn wprowadzenia wymaganych przez Zamawiającego ograniczeń w zakresie wymiarów. Podany przez Zamawiającego zakres tolerancji jest niewielki, a jest to powód, dzięki któremu Zamawiający może odrzucić urządzenie równoważne (choć ciut większe). Nadmiernie szczegółowa specyfikacja, z jaką mamy tu do czynienia, znacznie utrudnia przedstawienie swoich ofert przez innych producentów. Podstawowymi zasadami obowiązującymi w systemie zamówień publicznych są zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Zasady te sprowadzają się do zapewnienia jak najszerszego dostępu wykonawców do ubiegania się o udzielenie zamówienia. W związku z tym, Zamawiający przygotowując i prowadząc postępowanie, powinien dążyć do udzielenia zamówienia, unikając działań mogących skutkować ograniczeniem dostępu do postępowania.

W przypadku, gdy Zamawiający posiada uzasadnienie techniczne dotyczące tak ograniczonych wymiarów ładowarki prosimy o jego wskazanie lub załączenie odpowiednich dokumentów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne”, WYMAGANIA OGÓLNE, pkt 16, który otrzyma brzmienie:

„16. Maksymalne wymiary stacji ładowania zajezdniowego dopasowane do warunków terenowych w miejscu jej usytuowania.”

Pytanie nr 20 (188)

dot.: Załącznik nr 1C do SIWZ. Parametry systemów ładowania autobusów - Wymóg nr 30 Stacje ładowania muszą być wyposażona w: d) uchwyty sprężynowe podtrzymujące kable ładowania i Wymóg nr 40 Terminal musi być wyposażony w: d) uchwyty sprężynowe podtrzymujące kable ładowania

Czy Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie wyposażenia podtrzymującego kabel ładowania na zasadzie mechanizmu linkowego? Wykonawca bazując na wieloletnim doświadczeniu w dostawie stacji ładowania pragnie poinformować, że takie rozwiązanie cieszy się wysoką popularnością oraz prostotą w obsłudze i pod kątem funkcjonalnym jest rozwiązaniem równoważnym, spełniającym w tym zakresie wymagania użytkowe Zamawiającego.

Przyjęte w dokumentacji przetargowej rozwiązanie w tym zakresie wskazuje na ograniczenie konkurencji i żądanie w nieuzasadniony sposób funkcjonalności, która może być w zupełności spełniona przez proponowane rozwiązanie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne”, WYMAGANIA OGÓLNE, pkt 30, lit d), który otrzyma brzmienie:

„d). uchwyty sprężynowe lub wieszaki ze stali nierdzewnej podtrzymujące kable ładowania (ewentualnie zastosowanie wyposażenia podtrzymującego kabel ładowania na zasadzie mechanizmu linkowego),”

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf”, WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE, pkt 40, lit d), który otrzyma brzmienie:

„d). uchwyty sprężynowe lub wieszaki ze stali nierdzewnej podtrzymujące kable ładowania (ewentualnie zastosowanie wyposażenia podtrzymującego kabel ładowania na zasadzie mechanizmu linkowego),”

Pytanie nr 21 (189)

Załącznik nr 1C do SIWZ. Parametry systemów ładowania autobusów.

Wymóg nr 3 Stacja ładowania musi zapewnić możliwość podłączenia /zasilania z sieci średniego napięcia (SN), zgodnie z warunkami przyłączenia wydanymi przez PGE S.A.

Wykonawca pragnie uprzejmie zauważyć, że stacje ładowania spotykane na rynku nie są zasilane z sieci SN natomiast z sieci nN. Dostawa również obejmuje dostawę stacji transformatorowej, co wiąże się z przekształceniem SN na nN. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ten fakt rozumie, tym samym prosimy o odpowiednią zmianę i modyfikację zapisu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że uwaga zawarta w pytaniu jest słuszna. Jednocześnie informuje, że sytuacja ta jest opisana w warunkach przyłączenia pkt 7 wydanych przez PGE, stanowiących załącznik do umowy nr 22-H0/UP/00114 (Załącznik nr 1B do SWZ „Parametry systemów ładowania autobusów”).

Pytanie nr 22 (190)

Załącznik nr 1C do SIWZ. Parametry systemów ładowania autobusów - Wymóg nr 22 Stacja ładowania musi być wyposażona w układ chłodzenia cieczą zapewniający stabilną pracę i dogodne uwarunkowania temperaturowe urządzenia.

Wykonawca prosi o informację, czy akceptowalnym będzie dostarczenie stacji ładowania, która będzie chłodzona powietrzem jako rozwiązanie równoważne z zachowaniem funkcjonalności wymaganej przez Zamawiającego. Ze względu na drogie elementy układu chłodzenia cieczą, koszty projektowe czy koszty płynów eksploatacyjnych, rozwiązanie wymagane przez Zamawiającego jest rozwiązaniem droższym, nie tylko na etapie produkcji, ale również utrzymania. Dodatkowo cechuje go większa awaryjność oraz ryzyko rozszczelnienia układu. Rozwiązanie oparte na chłodzeniu powietrzem jest pozbawione ww. wad, dodatkowo jest mniej kosztowne i mniej awaryjne. Wykonawca wskazuje, bazując na wieloletnim doświadczeniu dostaw stacji ładowania dla dużej liczby odbiorców, że zdecydowanie największą popularnością cieszą się rozwiązania oparte na chłodzeniu powietrzem. Zapisane przez Zamawiającego wymogi w zakresie chłodzenia wpływają również na ograniczenie konkurencyjności, ponieważ dyskwalifikują producentów posiadających rozwiązania równoważne, a nawet korzystniejsze jak wskazano powyżej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść Załącznika nr 1C PFU do SWZ Rozdział „STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf” - WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE”, pkt 22., który otrzyma brzmienie jak w odpowiedzi na pytanie nr (27), tj.:

„22. Stacja ładowania musi być wyposażona w układ chłodzenia cieczą zapewniający stabilną pracę i dogodne uwarunkowania temperaturowe urządzenia Dopuszcza się również system chłodzenia powietrzem z wykorzystaniem wentylatorów zabudowanych wewnątrz ładowarki i przy zachowaniu opisanych wcześniej norm hałasu.”

Pytanie nr 23 (191)

Załącznik nr 1C do SIWZ. Parametry systemów ładowania autobusów.

Wymóg nr 19 Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania: 200 cm / 220 cm / 85 cm

Wykonawca wnosi o rezygnację z przedmiotowego wymogu dotyczącego wymiarów lub akceptację stacji ładowania o wymiarach (WxHxD) 2355x2255x1575 mm. Stacja o takich wymiarach posiada wzorową charakterystykę chłodzenia, łatwy dostęp serwisowy w celu wykonania przeglądów/wymian serwisowych. Taka stacja ładowania posiada również możliwość rozbudowy do mocy 600 kW. Z analizy uwarunkowań terenowych Zamawiającego nie wynika konieczność wprowadzenia wymaganych przez Zamawiającego ograniczeń w zakresie wymiarów, a wymóg taki prowadzi wprost do nieuzasadnionego ograniczania konkurencyjności i braku możliwości zaoferowania produktów spełniających funkcjonalne wymagania Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf”, WYMAGANIA OGÓLNE, pkt 19, który otrzyma brzmienie:

„19. Maksymalne wymiary stacji ładowania dopasowane do warunków terenowych w miejscu jej usytuowania.”

Pytanie nr 24 (192)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów. STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne” WYMAGANIA OGÓLNE Wymóg nr 21

Wykonawca prosi o doprecyzowanie oraz rozwinięcie terminu "dynamiczny podział mocy". Prosimy o podanie dokładnego planu ładowania jaki Zamawiający chciałby uzyskać takim rozwiązaniem. Jest to niezbędne w celu dobrania odpowiedniego rozwiązania jak i do jak najbardziej dokładnej wyceny.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnił już treść Załącznika nr 1C PFU do SWZ Rozdział „STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne” WYMAGANIA OGÓLNE”, pkt 21., udzielając odpowiedzi na pytanie nr (9).

Pytanie nr 25 (193)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów. STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne” WYMAGANIA OGÓLNE Wymóg nr 22

Czy Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli stacje będą wyposażone w router pracujący w poniższych standardach:

- 4G (LTE) – Cat 4 up to 150 Mbps, 3G – Up to 42 Mbps, 2G – Up to 236.8 kbps

- IEEE 802.11b/g/n

- WAN/LAN port 10/100 Mbps, IEEE 802.3, IEEE 802.3u, auto MDI/MDIX

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje parametry routera ujęte w pytaniu, jeżeli transmisja ma dotyczyć tylko monitoringu pracy stacji ładowania.

Pytanie nr 26 (194)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów. STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne” WYMAGANIA OGÓLNE Wymóg nr 26

Czy Zamawiający zgadza się na wersję OCPP 1.6-J oraz na upgrade do OCPP 2.0.1 w okresie gwarancji? (OCPP 1.6-J jest w tej chwili powszechnie stosowanym protokołem dla systemów stosowanych przez operatorów autobusów.). OCPP 2.0.1 jest jeszcze bardzo mało popularny i w dużej mierze skupia się na opisywaniu kwestii, które mają zastosowanie na rynku samochodów osobowych. Obecnie na rynku większość stacji ładowania NIE jest zgodna z OCPP 2.0.1 więc to OCPP 1.6-J zapewnia najwyższy poziom interoperacyjności. W związku powyższym sugerujemy wybór systemu

zgodnego z OCPP 1.6-J z ewentualną możliwością upgrade w przyszłości - gdy standard OCPP 2.0.1 będzie bardziej spopularyzowany.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zgadza się na wersję OCPP 1.6-J z opcją upgrade do wersji 2.0.1 w okresie gwarancji.

Pytanie nr 27 (195)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów. STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne” WYMAGANIA OGÓLNE Wymóg nr 29

Prosimy o informację czy Zamawiający akceptuje, że aplikacja na urządzeniach o małych ekranach (na urządzeniach mobilnych) może mieć ograniczone przez to działanie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje, że aplikacja na urządzeniach o małych ekranach (na urządzeniach mobilnych) może mieć ograniczone działanie.

Pytanie nr 28 (196)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów. STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne” WYMAGANIA OGÓLNE Wymóg nr 30

System zarządzania i monitorowania stacjami ładowania, który zamierza dostarczyć Wykonawca, posiada funkcję - zgodnie z protokołem OCPP - zdalnego odczytu wskazań licznika energii na początku procesu ładowania, w trakcie trwania procesu ładowania oraz po zakończeniu procesu ładowania. Czy Zamawiający akceptuje powyższe rozwiązanie?

Odpowiedź Zamawiającego:

Istotną sprawą dla Zamawiającego jest, aby ładowarka była wyposażona w ekran informujący o procesie i parametrach ładowania.

Pytanie nr 29 (197)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów. STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne” WYMAGANIA OGÓLNE Wymóg nr 32

a) Norma ISO 15118 i VDV-Schrift 261 są dostarczane dla standardu CCS2. Dla standardu OppCharge istnieje standard DRAFT INTERNATIONAL STANDARD ISO/DIS 15118, w którym nie jest dostarczany VAS (Value Added Services), czyli usługa wykorzystywana przez VDV261. Prosimy o potwierdzenie, że system VAS nie odnosi się do systemu OppCharge.

b) Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z VAS stacje ładowania będą jedynie pełniły funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi VAS.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 30 (198)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów. STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne” WYMAGANIA OGÓLNE Wymóg nr 33

a) W przypadku komunikacji GSM, prosimy o informację kto zapewnia karty SIM.

b) Czy Zamawiający udostępni dostęp do sieci WiFi dla stacji ładowania

c) Z uwagi na wymóg VDV 261 prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma świadomość, iż sieć musi być zgodna z IPv6.

Odpowiedź Zamawiającego:

Udzielając odpowiedzi na pytanie nr (37) Zamawiający wyjaśnił już, że w przypadku komunikacji GSM Zamawiający zapewni karty SIM.

Zamawiający wyjaśnia, że to zadaniem Wykonawcy jest zapewnienie dostępu do sieci Wi-Fi pomiędzy projektowanymi i realizowanymi elementami składowymi infrastruktury wymagającej połączenia WiFi.

Pytanie nr 31 (199)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów. STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne” WYMAGANIA OGÓLNE Wymóg nr 36

W kontekście automatycznego przerywania procesu ładowania po osiągnięciu stanu pełnego naładowania (100% SoC) Wykonawca pragnie zwrócić uwagę na to, że zgodnie z normą to pojazd a nie ładowarki pełni funkcję mastera w komunikacji pomiędzy ładowarką a pojazdem. Oznacza to, że to pojazd a nie stacja ładowania powinna kończyć ładowanie (w normalnym stanie, tj. bez wykrycia błędów). Jest to szczególnie istotne biorąc pod uwagę to, że pojazd - nawet pomimo wskazania 100% naładowania baterii może w dalszym ciągu potrzebować energii np. do balansowania baterii lub do

zasilania układów prekondycjonowania. Prosimy o potwierdzenie, że zgodnie z ISO 15118, DIN 70121 czy OppCharge to pojazd a nie stacja ładowania będą kończyły proces ładowania w normalnym stanie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że w przypadku normalnego stanu ładowania pojazd jest stroną kończącą proces ładowania.

Pytanie nr 32 (200)

Załącznik nr 1C do SWZ. WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE dla ładowania prądem stałym (DC). Wymóg nr 5

Rozwiązanie odwróconego pantografu jest zgodne ze standardem OppCharge (<https://www.oppcharge.org>) i bazuje na ISO 15118 (wersji DIS). Natomiast wskazany przez Zamawiającego OppCharge 2nd Edition jest opublikowany jako dokument o charakterze informacyjnym. <https://www.oppcharge.org> informuje w nim, że dopiero podejmowane są działania mające na celu ustabilizowanie tej technologii. W związku z powyższym nie możemy w pełni potwierdzić zgodności z OppCharge 2nd Edition. Nie mogą tego zrobić także producenci pojazdów. Prosimy o potwierdzenie, że dostarczenie stacji zgodnej z aktualną wersją OppCharge spełni oczekiwania Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Jednocześnie Zamawiający potwierdza, że w przypadku dostarczenia stacji zgodnej z aktualną wersją OppCharge spełni oczekiwania Zamawiającego.

Pytanie nr 33 (201)

Załącznik nr 1C do SWZ. STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf” WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE. Wymóg nr 4

Wykonawca wskazuje, że cała komunikacja pomiędzy pojazdem a stacją ładowania, w celu zachowania najwyższego poziomu interoperacyjności, musi bazować na powszechnie obowiązujących normach i standardach (ISO 15118, DIN 70121, OppCharge). Prosimy o potwierdzenie, że pojazdy także będą zgodne z w/w normami i standardami.

Odpowiedź Zamawiającego:

Wykonawca w ramach jednego zamówienia musi dostarczyć komplementarne pojazdy zasilane energią elektryczną wraz z infrastrukturą do ich ładowania.

Pytanie nr 34 (202)

Załącznik nr 1C do SWZ. STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf” WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE. Wymóg nr 9

- a) Wykonawca informuje, że zgodnie z OCPP informacje o mocy wejściowej mogą być pokazywane jedynie w trakcie transakcji. Czy spełnia to oczekiwania Zamawiającego?
- b) możliwość dynamicznego zarządzania mocą; Czy, w kontekście stacji ładowania, spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie, jeśli ładowarki będą zdolne do ograniczania mocy (wykorzystując SmartChargingProfile) poprzez system nadrzędny (zarządzania i monitorowania infrastrukturą ładowania) zgodnie z OCPP?
- c) w kontekście dostarczanego systemu monitorowania i zarządzania, zgodnego z OCPP, czy spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie implementacja funkcjonalności (wykorzystującej SmartChargingProfile) umożliwiającej ograniczanie mocy ładowania dla grupy ładowarek (dowolnie zdefiniowanej przez Zamawiającego). Wówczas system ten, zgodny z OCPP 1.6-J, będzie "pilnował" aby moc wyjściowa całej grupy nigdy nie przekroczyła wartości granicznej (zdefiniowanej przez użytkownika).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że:

- ad a) pokazywanie informacji o mocy wejściowej jedynie w trakcie transakcji (zgodnie z OCPP) – spełni oczekiwania Zamawiającego,
- ad b) nie spełnieni oczekiwań Zamawiającego, jeśli ładowarki będą zdolne tylko do ograniczania mocy (wykorzystując SmartChargingProfile) poprzez system nadrzędny (zarządzania i monitorowania infrastrukturą ładowania) zgodnie z OCPP – Zamawiający wyjaśnił już schematy zarządzania „dynamicznego” mocą ładowania udzielając odpowiedzi na pytanie nr 9, 10, 25 i 38.
- ad c) nie spełni oczekiwań Zamawiającego implementacja funkcjonalności (wykorzystującej SmartChargingProfile) umożliwiającej tylko ograniczanie mocy ładowania dla grupy ładowarek.

Pytanie nr 35 (203)

Załącznik nr 1C do SWZ. STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf” WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE. Wymóg nr 10

Wykonawca informuje, że rozliczanie zakupionej energii wykracza poza zakres systemów CSMS (klasy OCPP) i wpłynie negatywnie na zwiększenie kosztów projektu lub spowoduje, że złożenie oferty będzie niemożliwe. Prosimy o rezygnację z tego wymagania.

W przypadku utrzymania takiego wymagania, prosimy o potwierdzenie, czy wystarczającym dla Zamawiającego będzie dostarczenie funkcjonalności umożliwiającej wygenerowanie raportów energii pobranej przez stacje ładowania i raportów energii oddanych do pojazdów z podziałem na stacje ładowania lub pojazdy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że w ramach przedmiotowego zakresu nie oczekuje dostawy oprogramowania gwarantującego rozliczanie zakupionej energii w myśl obowiązujących przepisów i regulacji prawa. Mowa jest o zakresie dostępnym dla systemów CSMS na rynku umożliwiających śledzenie kosztów i wynikających z eksploatacji infrastruktury. Niezbędnym jest dostarczenie funkcjonalności umożliwiającej wygenerowanie raportów (umożliwiających skuteczne rozliczenie) energii pobranej przez stacje ładowania i raportów energii oddanych do pojazdów z podziałem na stacje ładowania i pojazdy, oraz diagnostykę stacji.

Pytanie nr 36 (204)

Załącznik nr 1C do SWZ. STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf” WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE. Wymóg nr 11

Czy Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli stacje będą wyposażone w ruter pracujący w poniższych standardach:

- 4G (LTE) – Cat 4 up to 150 Mbps, 3G – Up to 42 Mbps, 2G – Up to 236.8 kbps
- IEEE 802.11b/g/n
- WAN/LAN port 10/100 Mbps, IEEE 802.3, IEEE 802.3u, auto MDI/MDIX

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje parametry routera ujęte w pytaniu, jeżeli transmisja ma dotyczyć tylko monitoringu pracy stacji ładowania.

Pytanie nr 37 (205)

Załącznik nr 1C do SWZ. STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf” WYMAGANE PARAMETRY ELEKTRYCZNE. Wymóg nr 25

Wykonawca informuje, że informacje na temat statusu magazynu energii (% naładowania SOC) są wyświetlane w pojeździe i w Systemie Monitorowania (oraz ew. na wyświetlaczu, jeśli jest zastosowany). Czy Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeśli sygnalizacja LED, w którą wyposażone będą stacje ładowania, będzie informowała jedynie o gotowości stacji (światło zielone stałe), o nawiązywaniu komunikacji z pojazdem (światło zielone migające), o trwającym procesie ładowania (światło niebieskie stałe), zakończeniu ładowania (niebieskie migające) lub o błędach/awarii (światło czerwone)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 38 (206)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 4

a) Wykonawca informuje, że żądanie systemu, który jednocześnie zapewni obsługę w komercyjnym zastosowaniu w sposób opisany przez Zamawiającego w niniejszej dokumentacji (wiele różnych metod autoryzacji, dedykowane systemy zarządzania i aplikacje dla użytkowników końcowych, integracja z platformami roamingowymi), wymagałoby wielomiesięcznej pracy zespołu developerów nad dedykowanym rozwiązaniem i bardzo mocno wpłynęłoby na wysokość oferty. **W praktyce może to także skutkować brakiem możliwości złożenia oferty.** Systemy tego typu funkcjonują jedynie w przypadku bardzo dużych operatorów stacji ładowania, posiadających wiele stacji ładowania rozmieszczonych na sporym obszarze.

Prosimy o rezygnację z wymagania dot. udostępnienia stacji ładowania w zakresie obsługi komercyjnej, a tym samym rezygnację z wymagań dot. integracji z platformami roamingowym czy dostawy aplikacji mobilnej dla użytkowników końcowych na urządzenia iOS i Android.

b) Ewentualnie prosimy o dopuszczenie alternatywnego rozwiązania, które polegałoby na tym, że rozliczenie użytkowników komercyjnych następowałoby w późniejszym etapie, przez Zamawiającego, na podstawie danych pobranych z systemu. W scenariuszu tym każdy użytkownik systemu (komercyjny i niekomercyjny) musiałby autoryzować proces ładowania albo poprzez automatyczną identyfikację pojazdu albo poprzez przyłożenie karty RFID (które wcześniej byłyby dodane do systemu). Następnie,

np. na koniec miesiąca, Zamawiający generowałby w systemie raport informujący o ilości energii oddanej do pojazdu z podziałem na użyty token autoryzacyjny (dany pojazd lub daną kartę RFID). Zamawiający, wiedząc które tokeny należą do użytkowników komercyjnych, a które dotyczą floty własnej, odpowiednio rozliczał by na tej podstawie użytkowników komercyjnych (poza systemem monitorowania stacji ładowania).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 39 (207)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 5

Wykonawca wskazuje, że co do zasady systemy monitorowania i zarządzania stacjami ładowania oraz systemy do obsługi zgłoszeń to oddzielne systemy. Prosimy o potwierdzenie, że udostępnienie dwóch oddzielnych systemów (1. do monitorowania stacji ładowania; 2. do obsługi zgłoszeń) spełni oczekiwania Zamawiającego. W przeciwnym razie konieczne będzie przygotowanie dedykowanego rozwiązania co wpłynie na wzrost ceny ofertowej lub uniemożliwi złożenie oferty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że wskazana w pytaniu „zasada” niekoniecznie jest prawidłowa, bowiem na rynku istnieją systemy spełniające kryteria systemu do monitorowania i obsługi zgłoszeń. Niemniej, dopuszcza zastosowanie dwóch rozwiązań pod warunkiem, że użytkownik korzystający z systemu nie będzie musiał dokonywać osobnego logowania i przełączania się pomiędzy systemami utrudniając tym samym jego pracę.

Pytanie nr 40 (208)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 8

a) Wykonawca informuje, że opisane tutaj wymagania znacznie wykraczają ponad standardowy zakres funkcjonalny dla systemów monitorowania i zarządzania stacjami ładowania. Wymagania dot. np. planowania rozkładu zajętości czy zarządzania flotą i potokami dotyczą dużych, bardzo drogich, dedykowanych systemów zarządzania zajezdnią i flotą, i wymagają integracji z wieloma systemami zewnętrznymi. Prosimy o informację czy system posiadający następujące funkcjonalności także spełni oczekiwania Zamawiającego:

- możliwość zarządzania pojazdami poprzez nadawanie własnych nazw dla przypisanych adresów MAC kontrolerów ładowania zainstalowanych w pojazdach;
- dostęp do zdalnego pulpitu monitorowania stacji i punktów ładowania;
- dostęp do raportów i danych historycznych dot. stacji ładowania i historii ładowań;
- możliwość zarządzania mocą grupy stacji ładowania;

W systemie zarządzania i monitorowania stacji ładowania, który Wykonawca zamierza zaoferować Zamawiającemu istnieje funkcjonalność ograniczania mocy ładowania (WYJŚCIOWEJ) dla grupy ładowarek (wykorzystując w tym celu profile SmartChargingProfile's z OCPP 1.6-J). Maksymalna moc ładowania może być dowolnie zdefiniowana przez Operatora systemu (płynna regulacja). Wówczas system ten będzie "pilnować" aby moc całej grupy nigdy nie przekroczyła wartości granicznej z uwzględnieniem aktualnych żądań z pojazdu. Dzięki temu moc przyłącza jest wykorzystywana najbardziej efektywnie bez konieczności ingerencji użytkownika w codziennym użytkowaniu. Dodatkowo można wskazywać różne poziomy priorytetów dla poszczególnych punktów ładowania, dzięki czemu można zapewnić, że np. jedna z ładowarek zawsze będzie oferowała maksymalną moc ładowania (moc fabryczną) i będzie wykorzystywana do szybkiego ładowania pojazdów niezależnie od tego ile innych stacji ładowania jest obecnie w użyciu;

- możliwość manualnego ustawiania prekondycjonowania (typ kondycjonowania i ustawianie godziny odjazdu) zgodnie z VDV 261;
- możliwość wysyłania alertów przez system SMS-em lub na adres mailowy;

W przypadku, jeśli Zamawiający nie zgodzi się na ograniczenie wymagań może to skutkować brakiem możliwości złożenia oferty.

b) Prosimy o informację czy Zamawiający udostępni Wykonawcy dostęp do bramki SMS w celu umożliwienia wysyłania powiadomień SMS.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że:

ad a) przedstawiona specyfikacja wynika z dostępnych na rynku rozwiązań, a w przypadku zarządzania flotą mowa jest o zarządzaniu w szczególności w kontekście procesu ładowania z absolutnym priorytetem dla pojazdów komunikacji miejskiej. Zamawiający częściowo udzielił już odpowiedzi w tym zakresie formułując odpowiedź na pytanie nr 36.

ad b) Zamawiający nie posiada dostępu do bramki SMS. Zamawiający udostępni karty SIM – zgodnie z odpowiedzią udzieloną już na pytanie nr 37.

Pytanie nr 41 (209)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 9

Prosimy o potwierdzenie, że w zakresie zarządzania flotą spełnieniem oczekiwań Zamawiającego jest dostarczenie systemu umożliwiającego zarządzanie pojazdami poprzez nadawanie własnych nazw dla przypisanych adresów MAC kontrolerów ładowania zainstalowanych w pojazdach oraz uzupełnianie informacji dodatkowych takich jak numer VIN, pojemność baterii, opis.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje przedstawione w pytaniu rozwiązanie.

Pytanie nr 42 (210)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 11

Z uwagi na to, że standard VDV 261 wymaga, aby komunikacja pomiędzy stacją ładowania a serwerem usługi była zgodna z IPv6, oraz mając na względzie ograniczenia związane ze stosowaniem tej technologii w sieciach GSM prosimy o dopuszczenie stosowania innego kanału komunikacji ze stacjami ładowania (przynajmniej tam gdzie będzie stosowany VDV 261) - np. poprzez LAN lub WiFi, które oferują także bardziej stabilne, niż jest to w przypadku sieci GSM, połączenie z systemem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia), pkt 11, który otrzyma brzmienie:

„11. Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć wraz z oprogramowaniem niezbędną komunikację tj. tunelowane i zabezpieczone połączenie LAN/Wi-Fi lub GSM służące komunikacji infrastruktury ładowania z Systemem.”

Pytanie nr 43 (211)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 12

Wykonawca informuje, że wytworzenie osobnych, dedykowanych aplikacji mobilnych wymagałoby wielomiesięcznej pracy zespołu developerów. Wymaganie to wykracza poza standardowe wymagania dla systemów zarządzania i monitorowania stacjami ładowania. Żądanie systemu, który spełni powyższe wymagania może skutkować nie złożeniem oferty przez Wykonawcę. Prosimy o rezygnację z wyżej wymienionego wymagania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia), pkt 12, który otrzyma brzmienie:

„12. Identyfikacja Użytkownika końcowego (tj. kierowcy pojazdu elektrycznego) może być realizowana w oparciu o jedną z poniżej wymienionych metod, ale przy założeniu, że wszystkie wskazane poniżej metody są dostępne i mogą być obsługiwane przez System:

- a) za pośrednictwem aplikacji mobilnej dostępnej za darmo na platformie iOS oraz Android, oraz możliwej do pobrania nieodpłatnie przez dowolnego użytkownika ze sklepów i bibliotek dostępnych na ww. platformach;
- b) za pośrednictwem karty RFID,
- c) oraz za pośrednictwem automatycznej identyfikacji pojazdu celem autoryzacji dla realizacji procesu ładowania.”

Pytanie nr 44 (212)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 13

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że chodzi o system zarządzania mocą. Przydatną dla Zamawiających funkcjonalnością systemów (wykorzystując SmartChargingProfile's) jest możliwość

ograniczania mocy ładowania dla grupy ładowarek (dowolnie zdefiniowanej przez Zamawiającego). Wówczas system zgodny z OCPP, posiadający taką funkcjonalność, może "pilnować" aby moc całej grupy nigdy nie przekroczyła wartości granicznej (zdefiniowanej przez użytkownika). Dzięki temu moc przyłącza jest wykorzystywana najbardziej efektywnie bez konieczności ingerencji użytkownika w codziennym użytkowaniu. Dodatkowo można wskazywać różne poziomy priorytetów dla poszczególnych punktów ładowania, dzięki czemu można zapewnić, że np. jedna z ładowarek zawsze będzie oferowała maksymalną moc ładowania (moc fabryczną) i będzie wykorzystywana do szybkiego ładowania pojazdów niezależnie od tego ile innych stacji ładowania jest obecnie w użyciu. Prosimy o potwierdzenie, że powyższe spełnia oczekiwania Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga funkcji inteligentnej dystrybucji energii zmniejszającej potrzebę inwestowania w nadwyżkę mocy produkcyjnych, którą należy rozumieć jako m.in. system zarządzania mocą opisaną powyżej w treści pytania, ale również możliwość zdalnego i dynamicznego zarządzania mocą charakterystyczną dla postawionych wymagań w zakresie regulowania mocy w procesie ładowania.

Pytanie nr 45 (213)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 14

- a) Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem oczekiwań dot. "algorytmicznego oszczędzania energii szczytowej" jest dostawa systemu posiadającego funkcjonalność zarządzania mocą grupy stacji ładowania, tak jak to opisano w pytaniu do. wymagania z punktu 13.
- b) Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem oczekiwań w zakresie wymagania 14 b jest zastosowanie systemu prekondycjonowania (VDV 261) umożliwiającego ustawienie godziny odjazdu i wymuszenie typu prekondycjonowania. Tym samym pojazd jest w stanie, znając godzinę odjazdu, w taki sposób zarządzać procesem ładowania, aby do prekondycjonowania (np. klimatyzowania) wykorzystać energię pochodzącą wprost z ładowarki a nie z baterii, co wpływa na zmniejszenie strat ciepła. W przeciwnym razie prosimy o doprecyzowanie tego wymagania.
- c) Dot. wymagania 14 c. Wykonawca wskazuje, że tego typu zaawansowane, dynamiczne zarządzanie mocą wymaga integracji z wieloma zaawansowanymi systemami zewnętrznymi (rozbudowane systemy zarządzania flotą i zajezdnia) i jest stosowane (z uwagi na koszty) jedynie na największych zajezdniach w największych miastach. Bez wiedzy o planowanych godzinach odjazdów i przyjazdów, bez planowania który pojazd ma się podłączyć pod który punkt ładowania, nie da się efektywnie zarządzać mocą ładowania w celu minimalizowania kosztów energii, przenosząc ładowanie na godziny o niższej cenie. Proste mechanizmy ograniczające moc w dzień i zwiększające moc w nocy nie sprawdzają się, z uwagi na to, że nie da się przewidzieć (bez wspomnianych wcześniej integracji) czy czas ładowania w nocy wystarczy do naładowania pojazdu do wymaganego poziomu na czas. Prosimy o rezygnację z tego wymagania, w przeciwnym razie uniemożliwi to złożenie oferty korzystnej dla Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ w zakresie punktu 14 litera a) i b).

Zamawiający wyjaśnia, że:

ad a) udzielił już odpowiedzi w tym zakresie formułując odpowiedź na pytanie nr 212,

ad b) Zamawiający potwierdza, że spełnieniem oczekiwań w zakresie wymagania 14 b jest zastosowanie systemu prekondycjonowania (VDV 261) umożliwiającego ustawienie godziny odjazdu i wymuszenie typu prekondycjonowania. Tym samym pojazd jest w stanie, znając godzinę odjazdu, w taki sposób zarządzać procesem ładowania, aby do prekondycjonowania (np. klimatyzowania) wykorzystać energię pochodzącą wprost z ładowarki a nie z baterii, co wpływa na zmniejszenie strat ciepła.

ad c) Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia), pkt 14., lit. c), który zostanie usunięty.

Pytanie nr 46 (214)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 15

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że zaoferowanie systemu bilingowego (a więc cały punkt 15) jest opcjonalny i nie musi zawierać się w ofercie Wykonawcy.

Wycena takiego systemu będzie w tym przypadku odrębnie podana w ofercie i nie będzie podlegać ocenie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia), pkt 15, który otrzyma brzmienie:

„15. System bilingowy umożliwiający m.in. na bieżący podgląd i rozliczanie, w tym edycja planu taryfowego, jak również automatyczne wysyłanie faktur/ rachunków na wskazane adresy; system bilingowy z otwartym API do integracji z systemem finansowo-księgowym Operatora przewozu (MZK sp. z o.o.).”

Pytanie nr 47 (215)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 19

Wykonawca informuje, że zaoferowanie systemu, który posiada nieograniczoną licencję co do ilości monitorowanych stacji ładowania wiąże się z wyraźnym zwiększeniem kosztów. Ponadto wymagane zasoby sprzętowe serwera zależą wprost od liczby monitorowanych/zarządzanych punktów ładowania. Wykonawca informuje jednocześnie, że pozostawienie w wymaganiach zapisów mówiących o licencji nieograniczonej spowoduje bardzo duże zwiększenie kosztów projektu. Prosimy o określenie maksymalnej ilości punktów ładowania, które powinny być monitorowane / zarządzane przez System.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że wymaga licencji na ilość opowiadającą dostarczonym punktom ładowania w ramach przedmiotowego postępowania oraz przez okres odpowiadający udzielonej gwarancji na magazyny energii.

Pytanie nr 48 (216)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 21

Wykonawca informuje, że nie jest możliwe oszacowanie kosztów implementacji interfejsu wymiany danych bez dokładnego wskazania wymagań już na etapie ofertowania. Precyzyjne wskazanie oczekiwań musi nastąpić już na etapie ofertowania. Wykonawca musi bowiem posiadać rzetelne informacje o całym przedmiocie postępowania, aby móc sporządzić całościową ofertę. Potwierdza to również stanowisko judykatury, m. in. wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 1 października 2019 r., sygn. XXIII Ga 1023/19: „(...) konstrukcja umów o zamówienie publiczne jest determinowana specyfiką wynikającą z konieczności ochrony interesu zamawiającego, z czym wiąże się szczególna pozycja zamawiającego w zakresie kształtowania postanowień umownych. Jak słusznie jednak wskazano w uzasadnieniu skarżonego wyroku Krajowa Izba Odwoławcza - swoboda zamawiającego w kształtowaniu warunków umowy, jaka zawarta ma zostać w wyniku udzielenia zamówienia, nie jest jednak ograniczona. Przygotowane przez zamawiającego dokumenty, zarówno Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia, jak i proponowane warunki umowy, jaka ma zostać zawarta w wyniku udzielenia zamówienia, zdaniem Sądu Okręgowego powinny być skonstruowane w taki sposób, aby wykonawcy mogli rzetelnie przygotować ofertę, a cenę obliczyć uwzględniając wszelkie czynniki (ryzyka), jakie mogą na nią wpłynąć. W tym celu Wykonawca musi wiedzieć, z jakich elementów składa się zamówienie oraz jakich zasobów potrzebować będzie do jego realizacji i w jakim okresie czasu zamówienie będzie realizowane. Powyższej zasadzie właśnie służy nakaz Krajowej Izby Odwoławczej zobowiązujący Zamawiającego/Skarżącego do odpowiedniej modyfikacji warunków umowy (IPU), tak aby zachować ekwiwalentność świadczeń i proporcjonalność istniejących postanowień (...). Jednocześnie, przy tak ukształtowanych IPU wykonawca nie miał też możliwości uwzględnienia tego ryzyka w ofercie. Słusznie bowiem podnosił zarówno przeciwnik skargi, jak i przystępujący po jego stronie uczestnicy postępowania, że nie jest możliwe rzetelne skalkulowanie i wycena sytuacji, których skali i zakresu nie można przewidzieć na moment składania oferty”

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie udostępnienie interfejsu wymiany danych:

A. ze stacji ładowania - w zakresie zgodnym z OCPP 1.6-J.

B. z systemu monitorowania stacji ładowania - poprzez protokół REST API co najmniej w zakresie informacji o ID transakcji, dacie i godzinie rozpoczęcia i zakończenia ładowania, danych początkowych i końcowych SoC i energii, identyfikatorze i nazwie ładowarki, nazwie pojazdu oraz czasie trwania ładowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że spełnione zostaną oczekiwania Zamawiającego dot. udostępnienia interfejsu wymiany danych:

ad A. ze stacji ładowania – ale w zakresie zgodnym z opisaną w SWZ wersją OCPP i przy uwzględnieniu wymagań postawionych w ramach przedmiotowego postępowania,

ad B. z systemu monitorowania stacji ładowania – Zamawiający dopuszcza m.in. wskazane w treści pytania komponenty i traktować będzie je jako parametry minimalne.

Pytanie nr 49 (217)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 23

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku gdyby system był zainstalowany w chmurze oferującej automatyczne kopie bezpieczeństwa, powyższe spełni oczekiwania Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że przez „archiwizację na dedykowanym urządzeniu” rozumie również rozwiązanie chmurowe z automatyczną kopią bezpieczeństwa - spełnione zostaną oczekiwania Zamawiającego.

Pytanie nr 50 (218)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 25

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający miał na myśli pisząc o zarządzaniu z poziomu zewnętrznego systemu nadzoru? Zgodnie z OCPP stacje ładowania mogą być podłączone do dowolnego systemu zgodnego z OCPP i tym samym być zarządzane przez system zewnętrzny (o ile jest zgodny z OCPP). Czy powyższe spełnia oczekiwania Zamawiającego?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że w przytoczonym pkt. 25 Załącznika 1C do SWZ mowa jest o przedmiotowym systemie zarządzania i monitorowania stacjami ładowania, jako rozwiązaniu Saas (software as a service).

Pytanie nr 51 (219)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 26

a) *Prosimy o potwierdzenie, że w zakresie informowania o przyczynie powstania awarii Zamawiający dopuszcza rozwiązanie zgodne z OCPP, w którym stacje ładowania przesyłają do systemu informacje o błędach w postaci kodów błędów a interpretacja znaczenia tych kodów następuje poza systemem, na podstawie dokumentacji załączonej do stacji ładowania.*

b) *Prosimy o potwierdzenie, że poprzez "parametry elektryczne dla pojazdu" Zamawiający ma na myśli informacje o żądanych przez pojazd: napięciu, natężeniu i mocy ładowania.*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że oba przytoczone rozwiązania są akceptowalne jako minimalne.

Pytanie nr 52 (220)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 32

Prosimy o informację czy Zamawiający akceptuje, że aplikacja na urządzeniach o małych ekranach (na urządzeniach mobilnych) może mieć ograniczone przez to działanie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje, że aplikacja na urządzeniach o małych ekranach (na urządzeniach mobilnych) może mieć ograniczone działanie.

Pytanie nr 53 (221)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 34

Prosimy o potwierdzenie, że deklaracja producenta w zakresie potwierdzenia zgodności oprogramowania z protokołem OCPP będzie wystarczająca.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że do chwili odbioru będzie oczekiwał formalnych dokumentów dotyczących potwierdzenia warunków technicznych opisanych w SWZ. Dokumentacja potwierdzająca ww. zgodność musi być aktualna formalnie na dzień czynności odbioru. Zamawiający nie może wykluczyć, że wystarczająca będzie deklaracja producenta w zakresie potwierdzenia zgodności oprogramowania z protokołem OCPP.

Pytanie nr 54 (222)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 35

Prosimy o rozważenie złagodzenia zapisu dot. bezpłatnych aktualizacji systemu przez 15 lat. Koszty maintenance stanowią wysoki procent kosztów samego oprogramowania. Żądanie aktualizacji przez tak długi okres czasu mocno podniesie koszty całego projektu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że wymieniony w SWZ okres 15 lat to czas zakładanego życia elektrobusów i infrastruktury ich ładowania – będących razem przedmiotem niniejszego zamówienia.

Pytanie nr 55 (223)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 38

a) Czy Zamawiający wyraża zgodę, aby System Monitorowania i Zarządzania Stacjami Ładowania został zainstalowany na serwerze zewnętrznym (w chmurze), a dostęp do systemu był realizowany za pomocą bezpiecznego, szyfrowanego połączenia HTTPS? Po okresie gwarancji koszty utrzymania systemu w chmurze przechodzą na Zamawiającego.

b) Czy - w przypadku, jeśli serwer będzie zainstalowany w wewnętrznej sieci Zamawiającego - Zamawiający udostępni Wykonawcy połączenie z wykorzystaniem klienta OpenVPN służące do zdalnego łączenia się wykonawcy z serwerem Zamawiającego?

c) W przypadku, jeśli to Wykonawca będzie odpowiedzialny za dostawę i instalację serwera (hardware) prosimy o informację czy Zamawiający zapewni niezbędne pomieszczenie (serwerownię), miejsca w szafie RACK oraz sieciowe urządzenia brzegowe.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że:

ad a) wyraża zgodę, aby System Monitorowania i Zarządzania Stacjami Ładowania został zainstalowany na serwerze zewnętrznym (w chmurze), a dostęp do systemu był realizowany za pomocą bezpiecznego, szyfrowanego połączenia,

ad b) Zamawiający udostępni Wykonawcy połączenie z wykorzystaniem klienta OpenVPN służące do zdalnego łączenia się wykonawcy z serwerem u Zamawiającego lub Operatora - Zgodnie z wcześniej przyjętymi założeniami, rozwiązanie ma być dostępne w formie SaaS, tj. dostępne z serwerów u Zamawiającego/Operatora,

ad c) Zamawiający zapewni niezbędne pomieszczenie (serwerownię) w siedzibie Operatora – reszta urządzeń jest do dostarczenia po stronie Wykonawcy.

Pytanie nr 56 (224)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 41

Prosimy o potwierdzenie, że dostawa urządzeń zasilania awaryjnego jest wymagana jedynie w sytuacji, jeśli parametry maszyny wirtualnej udostępnionej przez Zamawiającego są niewystarczające.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje konieczność dostarczenia zasilacza awaryjnego opisanego w SWZ.

Pytanie nr 57 (225)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 54 i 55

Wykonawca wskazuje, że nie pełni roli Dostawcy Usług Ładowania - jest jedynie producentem stacji ładowania i systemów zarządzania i monitorowania stacjami ładowania. Wykonawca może ewentualnie stanowić wsparcie dla Zamawiającego, który chciałby w przyszłości pełnić rolę Dostawcy Usług Ładowania.

Jednocześnie wskazujemy, że usługi pełnienia funkcji Dostawcy Usług Ładowania nie są objęte przedmiotem zamówienia. Jedynie w zakresie załącznika nr 1C do SWZ pojawia się kilka ogólnych stwierdzeń bez uszczegółowienia zasad pełnienia tej roli, zasad wynagradzania itp. W przypadku gdy celem Zamawiającego było objęcie przedmiotem zamówienia także pełnienie funkcji Dostawcy Usług Ładowania przez Wykonawcę prosimy o uzupełnienie dokumentacji przetargowej o szczegółowe zasady pełnienia takiej funkcji, w tym formularza ofertowego wraz z tabelą cenową oraz projektu umowy, ewentualnie wyraźne wskazanie, że nie jest to objęte przedmiotem zamówienia i rezygnację z wszystkich wymagań, w tym punktów 54 i 55. W przeciwnym wypadku złożenie oferty może być niemożliwe.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający stwierdza, że w pkt 54 SWZ w ostatnim zdaniu omyłkowo w miejsce Zamawiający wpisano Wykonawca. W związku z tym Zamawiający oczekuje: „**W zakresie obsługi komercyjnej Zamawiający oczekuje od Wykonawcy zapewnienia dostępu do narzędzi informatycznych umożliwiających pełnienie roli Operatora Ogólnodostępnej Stacji ładowania oraz pełnienia przez Zamawiającego roli Dostawcy Usługi Ładowania.**”.

Pytanie nr 58 (226)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 56

Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie, jeśli stacja ładowania będzie umożliwiała przeprowadzenie diagnostyki: zdalnie - za pomocą systemu zgodnego z OCPP oraz lokalnie - za pomocą dowolnego laptopa podłączonego do stacji ładowania za pomocą kabla ethernet (z wykorzystaniem aplikacji webowej, poprzez protokół TCP/IP). Z uwagi na to, że dostęp do w/w narzędzi jest możliwy poprzez aplikacje webowe i nie jest konieczne instalowanie żadnego dedykowanego oprogramowania na komputerze/laptopie prosimy o informację czy w takim wypadku dostawa laptopa jest konieczna?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje konieczność dostarczenia laptopa do przeprowadzania diagnostyki opisanego w SWZ..

Pytanie nr 59 (227)

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że w zakresie dostawy stacji ładowania jest również przeprowadzenie badań UDT.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że w zakresie dostawy stacji ładowania jest również przeprowadzenie badań UDT.

Pytanie nr 60 (228)

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że cała dokumentacja, komunikacja oraz wszelkie dostarczone systemy muszą być dostępne w j. polskim.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że cała dokumentacja, komunikacja oraz wszelkie dostarczone systemy muszą być dostępne w j. polskim.

Pytanie nr 61 (229)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów. Wymóg nr 52. Czy Zamawiający jest zainteresowany aktywnym monitoringiem?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 62 (230)

Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne”. Wymóg nr 38

Zamawiający po zgłoszeniu awarii Wykonawcy w pierwszej kolejności będzie dążył do usunięcia awarii ładowarek własnymi siłami w ramach udzielonej autoryzacji. Czy Zamawiający będzie obciążał Wykonawcę kosztami usunięcia awarii? Jeżeli tak, to prosimy o wskazanie stawki roboczogodziny. Dodatkowo wnosimy o zmianę zapisu na następujący:

“Jeżeli Zamawiający stwierdzi, iż nie jest w stanie usunąć awarii we własnym zakresie wymaga, aby dla

wszystkich stacji ładowania Wykonawca zapewnił poniższe czasy reakcji na usuwanie usterek i awarii od chwili zgłoszenia przez Zamawiającego braku możliwości usunięcia awarii własnymi siłami:

- a) rozpoczęcie naprawy ładowarki: do **2 godzin** - co najmniej poprzez zdalne działanie i diagnozę poprzez fabryczny serwis wykonawcy;
- b) w przypadku braku możliwości naprawy w ciągu **72 godzin** - uruchomienie zastępczej ładowarki o funkcjonalnościach takich samych jak podstawowa **do 120 godzin**;
- c) ostateczna naprawa i uruchomienie ładowarki do 7 dni z uwzględnieniem montażu ładowarki zastępczej.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne”, WYMAGANIA OGÓLNE, pkt 38., który otrzyma brzmienie:

„38. Zamawiający po zgłoszeniu awarii Wykonawcy w pierwszej kolejności będzie dążył do usunięcia awarii ładowarek własnymi siłami w ramach udzielonej autoryzacji. Jeżeli Zamawiający stwierdzi, iż nie jest w stanie usunąć awarii we własnym zakresie wymaga, aby dla wszystkich stacji ładowania Wykonawca zapewnił poniższe czasy reakcji na usuwanie usterek i awarii od chwili zgłoszenia przez Zamawiającego braku możliwości usunięcia awarii własnymi siłami:

- a) rozpoczęcie naprawy ładowarki: do 2 godzin - co najmniej poprzez zdalne działanie i diagnozę poprzez fabryczny serwis wykonawcy;
- b) w przypadku braku możliwości naprawy w ciągu 24 godzin - uruchomienie zastępczej ładowarki o funkcjonalnościach takich samych jak podstawowa do 72 godzin;
- c) ostateczna naprawa i uruchomienie ładowarki do 7 dni z uwzględnieniem montażu ładowarki zastępczej.”

Ponadto Zamawiający wyjaśnia, że nie przewiduje obciążania kosztami usunięcia awarii Wykonawcy. Natomiast w sytuacji, gdy awaria ładowarek będzie wynikać z usterki podlegającej warunkom gwarancji, wówczas Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć nieodpłatnie części zamienne do jej skutecznej naprawy.

Pytanie nr 63 (231)

Załącznik nr 1C do SWZ. SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia). Wymóg nr 55

Prosimy o wskazanie jakich dokładnie informacji wymaga Zamawiający w panelu stałego monitorowania poziomu SLA?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że ze swojej definicji SLA („Service Level Agreement” czyli umowa o gwarantowanym poziomie świadczenia usług) to umowa utrzymania i systematycznego poprawiania ustalonego między usługodawcą a Zamawiającym poziomu jakości usług poprzez stały cykl obejmujący: uzgodnienia, monitorowanie usługi, raportowanie czy wreszcie przegląd osiągniętych wyników. W tym przypadku Zamawiający oczekuje m.in.: informacji o dostępności usług, czasie reakcji, czasie naprawy, czasie powiadamiania, ilości zgłoszeń, oraz o statusach/informacjach.

Pytanie nr 64 (232)

Załącznik Nr 2 do SWZ - PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - ZADANIE 1 - ELEKTROBUSY § 6 SZKOLENIA

- a) Czy wymóg przeprowadzenia szkolenia dotyczy również stacji ładowania? Jeżeli tak to z jakiego zakresu i dla ilu osób? Czy Zamawiający bierze pod uwagę podział szkoleń ze względu na grafik pracowników?
- b) Czy Zamawiający udostępni pomieszczenie do przeprowadzenia szkoleń?

Odpowiedź Zamawiającego:

a) Zamawiający potwierdza, że w zakres szkoleń wchodzi:

- obsługa stacji ładowania dla kierowców (ok. 70 osób), zaplecza technicznego (15 osób), pracowników stacji ładowania autobusów (6 osób).

- naprawa stacji ładowania dla pracowników zaplecza technicznego (4 osoby)

Szkolenie będzie przeprowadzone w grupach w oparciu o grafik pracowników z zakresu niezbędnych do wykonania czynności związanych z prawidłowym naładowaniem elektrobusem.

b) Zamawiający udostępni pomieszczenie do przeprowadzenia szkoleń.

Pytanie nr 65 (233)

Załącznik Nr 2 do SWZ - PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - ZADANIE 1 - ELEKTROBUSY § 4 GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE ust. 9

Czy zapis “Gwarancja w tym okresie obejmować będzie bezpłatne przeglądy techniczne, naprawy i aktualizacje oprogramowania” dotyczy również stacji ładowania?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że zapis dotyczy również stacji ładowania.

Pytanie nr 66 (234)

Załącznik Nr 2 do SWZ - PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - ZADANIE 1 - ELEKTROBUSY § 8 KARY UMOWNE ust. 1

Prosimy o zmianę zapisu na poniższy:

- 2) **500,00 zł** za każdy dzień zwłoki w usunięciu zgłoszonych w okresie gwarancji lub rękojmi wad, usterek i awarii;
- 3) **150,00 zł** za każdy dzień zwłoki w dostawie części zamiennych zgodnie z zapisem § 4 ust. 40;

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ

Pytanie nr 67 (235)

Załącznik Nr 2 do SWZ - PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY - ZADANIE 1 - ELEKTROBUSY § 4 GWARANCJA, SERWIS, CZĘŚCI ZAMIENNE ust. 59

Prosimy o zmianę zapisu na poniższy:

“59. Wszystkie podzespoły i części zamienne, o których mowa w ust. 40 ust 1 będą dostępne w stacji serwisowej, o której mowa w ust. 25 w nieprzekraczalnym terminie (liczonym od momentu złożenia zamówienia przez Zamawiającego) wynoszącym:

- 1) maksymalnie **7 dni roboczych** przez okres co najmniej 7 lat od dnia zakończenia realizacji przedmiotu umowy;
- 2) maksymalnie **10 dni roboczych** przez okres od 8 do 15 lat od dnia zakończenia realizacji przedmiotu umowy.”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Proponowane wydłużenie okresu dostawy części w sposób negatywny wpłynie na zachowanie wskaźnika gotowości technicznej wyjeżdżającego taboru co jest istotnie dla Zamawiającego.

Pytanie nr 68 (236)

Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł” Ogólne

Czy Zamawiający wymaga ochrony mechanicznej ładowarek? Jeśli tak, prosimy o uszczegółowienie wymogów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Parametry dotyczące ładowarek wolnego ładowania (w tym dotyczące ingerencji osób trzecich) zostały określone w Załączniku nr 1C do SWZ „Parametry systemów ładowania autobusów”.

Pytanie nr 69 (237)

Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł” Ogólne

Prosimy o udostępnienie zdjęć planowanej lokalizacji posadowienia ładowarek.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie dysponuje dokumentacją zdjęciową. Wizualizacja terenu jest ogólnodostępna na platformie GEOPORTAL 2.

Pytanie nr 70 (238)

Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł” Ogólne

Czy dla działek objętych projektem budowlanym obowiązuje Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego? Jeżeli tak, to prosimy o udostępnienie dokumentu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Teren zajezdni nie jest objęty MPZP, pętla przy zakładach Fibris jest objęta MPZP. Zamawiający informuje, że nie jest w posiadaniu przedmiotowego dokumentu, ale wszystkie MPZP dla Miasta Przemysła są ogólnodostępne w Biuletynie Informacji Publicznej (link: <https://bip.przemysl.pl/40072/miejscowe-plany-zagospodarowania-przestrzennego.html>)

Pytanie nr 71 (239)

Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł” Ogólne

Czy działki objęte projektem budowlanym znajdują się obszarze ochrony Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków oraz Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska? Jeżeli tak, to prosimy o informację.

Odpowiedź Zamawiającego:

Teren zajezdni MZK jest objęty ochroną Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, pętla przy zakładach Fibris nie jest objęta ochroną Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków i Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska.

Pytanie nr 72 (240)

Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł” Ogólne

Czy w pobliżu projektowanych ładowarek wraz infrastrukturą ładowania znajdują się podziemne zbiorniki z substancjami łatwopalnymi stwarzającymi zagrożenie podczas wykonywania pracy budowlanych? Jeżeli w pobliżu znajdują się takie zbiorniki lub planuje się ich wykonanie, to bardzo proszę o podanie odległości tych zbiorników od projektowanej infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Tak, znajdują się zbiorniki podziemne w odległości do 50 m.

Zamawiający wyjaśnia, że dokładne informacje o lokalizacji są zawarte w OPZ (PFU). W przypadku lokalizacji stacji ładowania przy ul. Lwowskiej 9 w Przemysłu w sąsiedztwie znajdują się podziemne zbiorniki z paliwami płynnymi zabezpieczającymi działającą stacją paliw oraz zbiornik naziemny LPG dla tejże stacji paliw. Dokładne informacje znajdują się na precyzyjnych mapach i w opisie OPZ/PFU.

Pytanie nr 73 (241)

Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł”

Zapis:

"Projektowany obiekt (plac postojowy) powinien zawierać poniższe elementy:

- *Plac postojowy usytuowany na całej działce z wyznaczonymi miejscami postojowymi*
- *Oświetlenie placu postojowego*
- *Zadaszenie fotowoltaiczne miejsc postojowych na zajezdni*
- *Monitoring bezpieczeństwa*
- *Wymagane oznakowanie poziome i pionowe"*

Czy w zakresie robót budowlanych wchodzi wykonanie i zaprojektowanie nawierzchni placu postojowego dla autobusów na całej działce czy tylko w części przeznaczonej pod ładowanie się autobusów elektrycznych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zakres prac związanych z budową terenu przeznaczonego na postój autobusów objętych zamówieniem ujęty jest w Załączniku nr 1B do SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że w zakresie robót budowlanych wchodzi wykonanie i zaprojektowanie nawierzchni placu postojowego dla autobusów tylko w części przeznaczonej pod ładowanie się autobusów elektrycznych oraz przed samą stacją trafo.

Pytanie nr 74 (242)

Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł”

Zapis:

"Projektowany plac z systemem ładowania na terenie zajezdni autobusowej przy ul. Lwowskiej 9 zawierać będzie:

- *plac postojowy z 8 stanowiskami ładowania zajezdniowego (energiją elektryczną) dla 8 elektrobusów komunikacji miejskiej,*
- *zadaszenie z panelami fotowoltaicznymi 8 miejsc postojowych,*
- *oświetlenie placu,*
- *monitoring bezpieczeństwa,*
- *oznakowanie pionowe i poziome,*
- *inne prace, które będą wynikać z opracowanej przez Wykonawcę szczegółowej dokumentacji projektowej."*

Jaka jest minimalna wysokość zadaszenia dla autobusów elektrycznych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Dane na temat budowy zadaszenia (w tym wysokości zadaszenia od gruntu tj. 400 cm) zostały ujęte w Załączniku nr 1B.

Zamawiający wyjaśnia, że minimalna wysokość zadaszenia dla autobusów elektrycznych wynosi zgodnie z PFU i obowiązującymi przepisami co najmniej 4m od podłoża (w najniższym punkcie), cytat: **„Wysokość zadaszenia od gruntu do belek głównych po stronie niższej minimum 400 cm.”**. Jednocześnie to Wykonawca powinien wiedzieć, że jeśli jego autobusy wymagają większej przestrzeni

to należy ją zapewnić z zapasem biorąc pod uwagę choćby możliwe wystąpienie błota śnieżnego pod kołami wozów.

Pytanie nr 75 (243)

Załącznik nr 1B do SWZ. PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemyśl. Dodatkowe informacje. Możliwość tymczasowego przeniesienia stacji ładowania szybkiego

Wnosimy o wyjaśnienie jakie działania wskazane w poniższym zapisie, związane z nadzorem, Zamawiający ma na myśli.

"[...] 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."

Wykonawca nie może nadzorować instalacji dodatkowych ładowarek dostarczanych przez innego dostawcę bez dodatkowego wynagrodzenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający miał na myśli sytuację, że w przypadku montażu dodatkowych urządzeń innego producenta poinformuje Wykonawcę o tym zamiarze. Nadzór w rozumieniu Zamawiającego polegać będzie na uzgodnieniu podłączenia nowych urządzeń w taki sposób, który nie wpłynie negatywnie na pracę urządzeń zamontowanych przez Wykonawcę. Zamawiający ma na uwadze bezpieczeństwo pracy urządzeń zamontowanych przez Wykonawcę, i w tym zakresie przy tego rodzaju uzgodnieniach powinno odbyć się to bez dodatkowego wynagrodzenia.

Pytanie nr 76 (244)

Załącznik nr 1A do SWZ OPZ elektrobusy 12m, pkt 7.2.2. Wymagania do oprogramowania komputera pokładowego, b) automatycznie pobiera i przetwarza elektroniczne rozkłady jazdy GM Przemyśl, rozkłady jazdy muszą być importowane za pomocą sformatowanego pliku TransXChange generowanego z oprogramowania Line Designer producenta DPK System,

Pytanie: Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający dysponuje i udostępni Wykonawcy opis struktury i sposobu wypełnienia pliku TransXChange, pozwalający przygotowanie jego prawidłowego odczytu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1A do SWZ OPZ elektrobusy 12m, pkt 7.2.2. Wymagania do oprogramowania komputera pokładowego, lit. b), który otrzyma brzmienie:

„b) automatycznie pobiera i przetwarza elektroniczne rozkłady jazdy GM Przemyśl, rozkłady jazdy muszą być kompatybilne z oprogramowaniem posiadanym przez Zamawiającego, tj. Municom firmy PZI TARAN Sp. z o.o.,”

Pytanie nr 77 (245)

Załącznik nr 1A do SWZ OPZ elektrobusy 12m, pkt 7.3.2. Kasownik musi być przystosowany do obsługi kart bezstykowych zgodnie z normą ISO/IEC 14443 typ A/B Part 1, 2, 3, 4 lub równoważną (tj. kart zgodnych z Mifare Standard, Mifare PLUS oraz DesFire), spełniający również wymagania przepisów dotyczących operacji za pomocą kart płatniczych i który jest zgodny z najnowszymi obowiązującymi branżowymi standardami bezpieczeństwa. Wymagania dotyczące akceptacji płatności zbliżeniowych:

b) Oprogramowanie samego czytnika – wymaga się, aby czytnik kart bezstykowych obsługiwał płatności kartami minimum:

- Visa - wymagana jest certyfikacja albo jako "Visa Approved Chip Card Device Supporting Visa Contactless Payments", albo jako "Visa Approved IRWIN Compliant Reader",

- MasterCard/Maestro - wymagana jest certyfikacja PayPass MagStripe & M/Chip wersja: M/Chip 3.0,

Pytanie: Proszę o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje dostarczenia kasowników wyposażonych tak, żeby w przyszłości mogły obsługiwać płatności kartami płatniczymi (Visa i MasterCard), ale w ramach realizacji bieżącego projektu, nie przewiduje uruchomienia takich płatności?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że w ramach realizacji bieżącego projektu przewiduje uruchomienia właśnie takich płatności.

Pytanie nr 78 (246)

Załącznik nr 1A do SWZ OPZ elektrobusy 12m, pkt 8.1.4.3. Moduł obsługi sprzedaży biletów, d) System będzie umożliwiał korzystanie z kreatora sprzedaży biletu, wspierającego pracownika POK i pasażera w procesie zakupu.

Pytanie: W którym module systemu sprzedaży biletów ma zostać wykorzystany, jaka ma być funkcjonalność i jak ma działać "kreator sprzedaży biletu"?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że "kreator sprzedaży biletu" ma zostać wykorzystany w systemie centralnym oraz na portalu pasażera. Ma umożliwić zdefiniowanie parametrów biletu okresowego poprzez ich wybór w kolejnych krokach (organizator, strefa, ulga, itp.)

Pytanie nr 79 (247)

Załącznik nr 1A do SWZ OPZ elektrobusek 12m, pkt 8.1.4.3. Moduł obsługi sprzedaży biletów, e) System umożliwi wydrukowanie potwierdzenia zakupu biletu zawierającego min. datę, godziny sprzedaży, oznaczenie punktu sprzedaży, rodzaju asortymentu wg taryfy, wartości zakupu, dat ważności biletu (gdy dot.). Bezpośrednio po tym System musi umożliwić wydrukowanie dokumentu księgowego (faktura, paragon, nota księgowa).

Pytania: Zamawiający oczekuje drukowania potwierdzeń zakupu biletu (paragon) oraz drukowania dokumentów księgowych (faktura, nota księgowa), natomiast specyfikacja wyposażenia Punktu Obsługi Klienta (8.4) nie przewiduje dostarczenia drukarek (paragonowych czy standardowych A4 do druku faktur).

- a) Czy Zamawiający dysponuje i udostępni odpowiednie drukarki?
- b) Jeśli tak, to proszę o podanie typu i sposobu podłączenia, interfejsów sterowania?
- c) Jeśli nie i wymagane jest dostarczenie odpowiednich drukarek, to proszę o wyspecyfikowanie: ile, jakich oraz o jakich parametrach?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że

ad a) Zamawiający nie dysponuje odpowiednim sprzętem i Wykonawca musi przewidzieć dostawę kompletnego zestawu do wyposażenia

ad b) jak wyżej

ad c) Zamawiający nie dysponuje wiedzą o tym jakie dokładnie będą wymagania sprzętowe czy software'owe rozwiązania jakie zaproponuje Wykonawca, stąd nie jest w stanie uściślić opisanych wymagań. Powyższe pozostaje w gestii Wykonawcy, tym bardziej że to na nim spoczywać będzie obowiązek gwarancji i rękojmi za każdy dostarczony element.

Pytanie nr 80 (248)

Załącznik nr 1A do SWZ OPZ elektrobusek 12m, pkt 8.3. Karta, Parametry, Chip Zbliżeniowy RFID: Mifare Classic, Norma ISO: min. ISO14443-2 lub równoważny

Pytanie: Karta Mifare Classic nie spełnia dzisiejszych standardów bezpieczeństwa i nie jest już rekomendowana do wykorzystywania. Proszę o rozważenie przez Zamawiającego wykorzystanie innej bezpieczniejszej karty, np. Mifare Desfire?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje wykorzystania modułów SAM do zabezpieczenia komunikacji karta/czytnik. Ponadto w kontocentrycznym systemie używa się karty tylko jako identyfikatora.

Pytanie nr 81 (249)

Załącznik nr 1A do SWZ OPZ elektrobusek 12m, pkt 8.5. Kontrolerki

Do kontroli biletów w pojeździe należy dostarczyć dedykowaną aplikację dla kontrolerów posiadających urządzenia typu smartfon z systemem Android.

Pytanie: Wykorzystanie do kontroli rewizorskich aplikacji na telefon z systemem Android, nie pozwoli w przyszłości na rozszerzenie obsługi kontroli biletów na skasowania kart płatniczych. Proszę o rozważenie przez Zamawiającego modyfikację wymagań i wskazanie jako wymaganego urządzenia do kontroli rewizorskich, takiego które w przyszłości pozwoli również na kontrolę kart płatniczych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 82 (250)

Załącznik nr 1A do SWZ OPZ elektrobusek 12m, pkt 8.6. Centrum Przetwarzania Danych, a) Zamawiający dopuszcza możliwość instalacji systemu i wszystkich jego części składowych na posiadanym przez MZK środowisku serwerowym. W przypadku niewystarczających zasobów tego środowiska wymagane jest dostarczenie wszelkich niezbędnych serwerów.

Pytania: Proszę o informację jakimi zasobami środowiska serwerowego dysponuje MZK oraz jakie jest jego aktualne wykorzystanie (jakie wolne zasoby pozostają do wykorzystania)?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że Operator przewozu, u którego dokonywane będą wszystkie instalacje posiada serwer LENOVO SYSTEM X3650 M4, data produkcji: 19.02.2014 r. (procesor: Intel® Xeon® CPU E5-2620 v4 @ 2.10 GHz 2.10 GHz (2 procesory); zainstalowana pamięć: 64 GB; dyski HDD: 2 TB przestrzeń zajęta jest w 70 %; zainstalowany system operacyjny: Windows Serwer 2016 Standard. Na serwerze uruchomione są maszyny wirtualne: ogólna przypisana pamięć operacyjna: 48 GB. Suma wykorzystanych procesorów wirtualnych: 26.

Pytanie nr 83 (251)

dot.: Wyjaśnienia treści SWZ z dnia 01.09.2022 Pytanie nr 10 Załącznik nr 2 OPZ ładowarki - Wymaganie możliwości automatycznej zmiany mocy ładowania (in plus) względem maksymalnych oczekiwanych prądów przez pojazd elektryczny

Wykonawca pragnie zauważyć, że stacja ładowania jest urządzeniem podrzędnym (slave), która dostosowuje się do żądań pojazdu. Stacja jest zdolna by przekazywać moc nominalną w pracy ciągłej przez 24h/7 (w warunkach klimatycznych nie odbiegających od normy). W związku z powyższym chcielibyśmy zaznaczyć, że to BMS pojazdu decyduje z jaką mocą chce się ładować pojazd. W przypadku stacji ładowania, gdy odbywa się podział 2x40kW, niemożliwym jest by stacja ładowania przesyłała niewykorzystaną moc (in plus) do wyjścia drugiego pojazdu.

Przykład: "W momencie jednoczesnego ładowania dwóch autobusów z mocą 2x40kW na dwa wyjścia podawane jest po 40kW. Gdy jeden autobus zarządza tylko 20 kW z dostępnych 40kW (np. ze względów wystarczającego naładowania akumulatora trakcyjnego, co skutkuje zmniejszeniem mocy), niemożliwym jest by nieużywane 20 kW z jednego modułu mocy (wykluczamy montaż dwóch modułów mocy w jednej obudowie) przesłać do drugiego autobusu."

Przyjęte przez Zamawiającego rozwiązanie nie jest powszechnie stosowane z uwagi na wysokie koszty oraz problematykę związaną z jego awaryjnością i sprawnością. W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę zapisu na: "... zmiany mocy ładowania (in minus) względem maksymalnych oczekiwanych prądów." w pkt. 25 wymagań ogólnych dla ładowarek zajezdniowych.

Dodatkowo Wykonawca pragnie zauważyć, że przyjęte rozwiązanie ogranicza konkurencję, a brak zgody na zmianę wymagań może skutkować brakiem możliwości złożenia oferty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 84 (252)

dot.: Wyjaśnienia treści SWZ z dnia 01.09.2022 Pytanie nr 10 Załącznik nr 2 OPZ ładowarki

Wykonawca prosi o informację, do jakiej mocy Zamawiający docelowo pragnie zwiększyć moce stacji (dot. Stacji wolnego ładowania jak i ładowania pantografowego)? Jednocześnie Wykonawca pragnie zauważyć, że jeśli moc wyjściowa w stacji ze złączem CCS ma być większa niż 180 kW to należy poinformować o tym fakcie Wykonawcę.

Jest to niezbędna informacja celem dopasowania odpowiednich komponentów wewnątrz stacji, które należy założyć pod taką rozbudowę w celu ograniczenia kosztów serwisowych, które mogą zostać wygenerowane w przyszłości. Przy mocy powyżej 180kW należy również zastosować specjalnie pogrubione złącza nie chłodzone cieczą lub złącza chłodzone cieczą, a także agregat.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje zwiększenia mocy ładowania o co najmniej 25 %.

Pytanie nr 85 (253)

dot.: Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł” – 3.6. Obliczenie bilansu mocy

W przedstawionym bilansie nie ma uwzględnionych wolnych stacji ładowania. W związku z tym zapotrzebowanie na moc zwiększy się, co wiąże się z ponownym wystąpieniem o wydanie warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej.

W związku z powyższym wnosimy o wydłużenie terminu realizacji o min. 2 miesiące, czyli o okres, w którym nowe warunki przyłączenia powinny zostać wydane przez właściwego Operatora Energetycznego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 86 (254)

dot.: Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł”

Warunki przyłączenia do sieci dystrybucyjnej od PGE Dystrybucja S.A i dostaw energii elektrycznej – działka 171 obręb 215 w Przemysłu (pętla autobusowa)

Prosimy o informację, czy umowa została podpisana?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że umowa nie została jeszcze podpisana.

Pytanie nr 87 (255)

dot.: Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł”

Warunki przyłączenia (rozbudowy i zwiększenia mocy) dla Podmiotu III grupy przyłączeniowej do sieci dystrybucyjnej od PGE Dystrybucja S.A i dostaw energii elektrycznej – działki nr 76/1 i 79/2, obręb 214 Przemysł (zajezdnia autobusowa przy ul. Lwowskiej 9). Prosimy o informację, czy umowa została podpisana?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że umowa została podpisana.

Pytanie nr 88 (256)

dot.: Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł”
Oświetlenie

Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym oprawy oświetleniowe będą zamontowane na osobnych słupach, a nie na maszcie pantografowym?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza rozwiązanie, w którym oprawy oświetleniowe LED dla stanowisk ładowania będą zamontowane na osobnych słupach, a nie na maszcie pantografowym. Jednak ze względu na oszczędność zajmowanej powierzchni i niższe koszty zaleca się montaż oświetlenia zintegrowany z masztem dla pantografu.

Pytanie nr 89 (257)

Załącznik nr 1B do SWZ: „PFU dla systemów ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł” Monitoring
Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym kamery monitoringu wizyjnego będą zamontowane na słupach z oprawami oświetlenia placu?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza rozwiązanie, w którym kamery monitoringu wizyjnego dla stanowisk ładowania będą zamontowane na osobnych słupach, a nie na maszcie pantografowym.

Pytanie nr 90 (258)

W dokumencie Załącznik nr 1A do SWZ.OPZ elektrobusey 12m Rozdział IV pkt.1 Wymagania ogólne, Zamawiający wskazuje na odrębny monitor do monitoringu CCTV. Czy zamawiający akceptuje rozmiar 7" dla matrycy monitora. Jaki rozmiar matrycy jest preferowany?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje dostarczenia odrębnego monitoru do monitoringu CCTV o przekątnej od 8" do 10"

Pytanie nr 91 (259)

W dokumencie Załącznik nr 1A do SWZ.OPZ elektrobusey 12m Rozdział IV pkt.3.2.5. f Zamawiający wskazuje "komputer pokładowy musi umożliwiać zgrywanie materiału wideo za pomocą wbudowanego interfejsu USB na zewnętrzne nośniki danych poprzez zadanie mu czasookresu lub wizualne przeszukanie nagrań w rejestratorze i zapisanie go w formacie: natywnym, AVI lub MPG/MPEG." Czy zamawiający dopuszcza eksport wideo do innego formatu, a w następnej kolejności eksport w playerze do AVI?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr 42 zmienił Załącznik nr 1A do SWZ.OPZ elektrobusey 12m Rozdział IV pkt.3.2.5

Pytanie nr 92 (260)

W dokumencie Załącznik nr 1A do SWZ.OPZ elektrobusey 12m Rozdział IV pkt.7.8.f Zamawiający wskazuje "odznaczać się rozdzielczością Full HD (1920 x 1080) oraz minimum dwoma niezależnymi strumieniami o rozdzielczości HDTV 1080p (1920 x 1080) przy 25 klatkach na sekundę." Czy zamawiający dopuszcza, aby drugi strumień był mniejszej rozdzielczości i bardziej skompresowany, aby zapewnić płynną transmisję i łączność OnLine do Centrum?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 93 (261)

W dokumencie Załącznik nr 2A do SWZ.OPZ CNG 12m Rozdział IV pkt.1 Wymagania ogólne, Zamawiający wskazuje na odrębny monitor do monitoringu CCTV. Czy zamawiający akceptuje rozmiar 7" dla matrycy monitora. Jaki rozmiar matrycy jest preferowany?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje dostarczenia odrębnego monitora do monitoringu CCTV o przekątnej od 8" do 10".

Pytanie nr 94 (262)

W dokumencie Załącznik nr 2A do SWZ.OPZ CNG 12m Rozdział IV pkt.3.2.5. f Zamawiający wskazuje "komputer pokładowy musi umożliwiać zgrywanie materiału wideo za pomocą wbudowanego interfejsu USB na zewnętrzne nośniki danych poprzez zadanie mu czasookresu lub wizualne przeszukanie nagrań w rejestratorze i zapisanie go w formacie: natywnym, AVI lub MPG/MPEG." Czy zamawiający dopuszcza eksport wideo do innego formatu, a w następnej kolejności eksport w playerze do AVI?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr 42 zmienił Załącznika nr 2A do SWZ.OPZ CNG 12m Rozdział IV pkt.3.2.5

Pytanie nr 95 (263)

W dokumencie Załącznik nr 2A do SWZ.OPZ CNG 12m Rozdział IV pkt.7.8.f Zamawiający wskazuje "odznaczać się rozdzielczością Full HD (1920 x 1080) oraz minimum dwoma niezależnymi strumieniami o rozdzielczości HDTV 1080p (1920 x 1080) przy 25 klatkach na sekundę." Czy Zamawiający dopuszcza, aby drugi strumień był mniejszej rozdzielczości i bardziej skompresowany, aby zapewnić płynną transmisję i łączność OnLine do Centrum?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 96 (264)

Proszę o podanie minimalnej wymaganej wydajności sprężarki gazu: dokument PFU pkt 1.1.4 ogólne właściwości funkcjonalno-użytkowe zawierają sprzeczne dane, najpierw mowa o sprężarce ok. 250m³/h (do przeliczeń) następnie mowa o sprężarce 150-160m³/h (dostarczana w ramach obecnego zamówienia), w konsekwencji ani jedna ani druga nie zagwarantuje zatankowania 15 szt autobusów w 15min po 300m³ gazu/sztukę.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że w SWZ jest mowa „o łącznej wydajności 300-320 Nm³/h (2 x 150 – 160) Nm³/h, ciśnienie maksymalne sprężania 250 bar.

Zamawiający wydłuża czas tankowania jednego autobusu z 15 do 25 minut,

Pytanie nr 97 (265)

Proszę o podanie ciśnienia zasilania dla sprężarki jakim Państwo dysponują i na jakim ma pracować urządzenie: zgodnie z umową z PGNiG załączoną do PFU gazu dostarczany będzie w zakresie ciśnień 3MPa-4,2MPa, pkt 1.5.1.1 parametry techniczne agregatu sprężarkowego mówią o ciśnieniu zasilania 0,8-1,6 MPa, a pkt 1.1.4 mówi o gazie dostarczany gazociągami o średnim ciśnieniu 2,5-3,0 bar.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że aktualnie posiadane rozwiązanie u Operatora Zamawiającego (sprężarki) dostosowane jest do ciśnienia dolotowego z sieci (stąd ciśnienie 0,8-1,6 MPa). Nowa sprężarka powinna charakteryzować się kilkustopniowym stopniem sprężania właśnie po to, aby uwzględnić redukcję ciśnienia dostarczonego gazu z zakresu 3,0-4,2 MPa do poziomu ciśnienia dolotowego sprężarki równemu 0,8-1,6 MPa.

Pytanie nr 98 (266)

Proszę o wyjaśnienie czy system osuszania gazu w ramach postępowania powinien zostać zaprojektowany na cele wyłącznie nowej sprężarki gazu czy też docelowo zastąpi on również istniejący system osuszania – koniecznie dla właściwego doboru wydajności systemu i objętości zbiornika na sorbent.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że system osuszania gazu powinien zostać zaprojektowany i wybudowany wyłącznie na cele nowej sprężarki.

Pytanie nr 99 (267)

Punkt 7 charakterystycznych parametrów technicznych stacji CNG dotyczący dystrybutora narzuca zastosowanie wyłącznie jednego dystrybutora, wskazanego producenta Compac, wnosimy zatem o dopuszczenie konkurencyjnych urządzeń innych producentów zmieniając zapisy dotyczące zastosowanie przepływomierza masowego bez wskazywania producenta i modelu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 2B do SWZ OPZ.PFU CNG 12m, „Charakterystyczne parametry techniczne stacji tankowania CNG”, pkt. 7. Dystrybutor szybkiego tankowania, tiret 5, który otrzyma brzmienie:

„• *Pomiar masowy przepływu gazu*”.

Pytanie nr 100 (268)

Punkt 1.5.4 traktuje, iż „stacja usytuowana będzie w istniejącym budynku technicznym”. Czy dopuszczają Państwo stację w zabudowie kontenerowej, która stanowi wolnostojące urządzenie oryginalnie zabudowane w designerskim kontenerze, stanowiącym zarówno bezpieczeństwo i ochronę pracujących urządzeń, brak dostępu osób postronnych oraz dobry wygląd. Stacja nie wymaga budynków.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie dopuszcza zabudowy stacji w kontenerze.

Pytanie nr 101 (269)

Jako, że stacja stanowi rozbudowę istniejącej instalacji CNG proszę o wskazanie miejsca, w którym znajduje się obecnie pracująca sprężarka: zgodnie z pkt 1.1.4 istniejąca sprężarka zlokalizowana jest w „istniejącym budynku z miejscem przygotowanym na drugą sprężarkę”, zgodnie z mapą załączoną do PFU (ortofotomapa) kontener sprężarki istniejącej (CompAir) znajduje się obok budynku sprężarkowi (niebieski kontener) na wolnym powietrzu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że obecnie sprężarka zlokalizowana jest w istniejącym budynku z miejscem przygotowanym na drugą sprężarkę, zgodnie z mapą załączoną do PFU. Kontener, o którym Wykonawca wspomina w treści pytania jest zabudową agregatu prądotwórczego zlokalizowanego przy budynku stacji sprężania gazu.

Pytanie nr 102 (270)

Zwracamy się z prośbą o przedłużenie terminu składania ofert do 30.09.2022.

Prośba nasza wynika z dodatkowego czasu potrzebnego na uzyskanie ofert od poddostawców komponentów i wyposażenia elektronicznego autobusu. Ze względu na trwający jeszcze okres urlopowy czas oczekiwania na oferty uległ wydłużeniu. Zmiana terminu składania ofert da wykonawcom dodatkowy czas niezbędny na przygotowanie prawidłowo oszacowanych a więc bardziej konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że pytanie od Wykonawcy jest nieaktualne. Termin otwarcia ofert jest w dalszym ciągu przesuwany z uwagi na dużą ilość pytań.

Pytanie nr 103 (271)

Dotyczy: Załącznik nr 2A do SWZ: OPZ CNG 12m; pkt. 7.3, ppkt. 7.3.1. a) - wyrażenie:

7.3.2 Kasowniki – wymagania techniczne:

Kasownik musi być przystosowany do obsługi kart bezstykowych zgodnie z normą ISO/IEC 14443 typ A/B Part 1, 2, 3, 4 lub równoważną (tj. kart zgodnych z Mifare Standard, Mifare PLUS oraz DesFire), spełniający również wymagania przepisów dotyczących operacji za pomocą kart płatniczych i który jest zgodny z najnowszymi obowiązującymi branżowymi standardami bezpieczeństwa. Wymagania dotyczące akceptacji płatności zbliżeniowych.

Czy Zamawiający dopuszcza, aby czytnik odczytywał karty płatności elektronicznych tzw. karty EMV, natomiast w przypadku kart elektronicznych (Mifare, Desfire) wyłącznie nr karty ID. Nr ID karty jest wystarczający do weryfikacji kontraktu, uprawnienia do przejazdu w systemach kontocentrycznych?”

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że dopuszcza opisane w treści pytania rozwiązanie polegające na tym, że czytnik wbudowany w kasowniku odczytuje karty płatności elektronicznych tzw. karty EMV, natomiast w przypadku kart elektronicznych (Mifare, Desfire) wyłącznie nr karty ID, który jest wystarczający do weryfikacji kontraktu, uprawnienia do przejazdu w systemach kontocentrycznych.

Pytanie nr 104 (272)

Dotyczy: Załącznik nr 2A do SWZ: OPZ CNG 12m; pkt. 7.3, ppkt. 7.3.1. c) - wyrażenie:

c) wydruk co najmniej 16 znaków wraz z trwałym mechanicznym znakowaniem materiału biletu przez przekłucie, uniemożliwiające ponowne użycie biletu,

Czy Zamawiający zrezygnowałby z kasowania biletów poprzez nadruk na bilecie na rzecz czytnika kodów QR drukowanych na bilecie. Kasowanie biletów odbywałoby się poprzez skanowanie biletów za pomocą czytnika kodów QR i wyświetlenie informacji na ekranie głównym kasownika o dokonaniu operacji. Aktualnie na rynku odchodzi się od kasowania biletów papierowych i nadruk na biletach na rzecz nowoczesnych systemów opartych o QR kody drukowane na biletach lub wyświetlane na urządzeniach elektronicznych np. telefony, Smartwatch.

W przypadku, jeśli Czy Zamawiający nie zrezygnuje z nadruku na biletach czy w takim przypadku Zamawiający dopuszcza wyłącznie nadruk znaków na bilecie bez konieczności mechanicznego znakowania poprzez przekłucie. Nadruk na bilecie jest wystarczającym zabezpieczeniem i jest to rozwiązanie powszechnie stosowane na rynku.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody na zastąpienie kasowania biletów przez nadruk z kodem QR. Zamawiający nie wyraża zgody na rezygnację z nakłuwania biletów przez kasowniki podczas kasowania biletu, klarując jednocześnie, że nakłuwanie ma celu nie tyle potwierdzenie skasowania biletu, co przytrzymanie biletu w miejscu podczas jego kasowania w celu zapobiegnięcia przesuwania biletu w trakcie jego kasowania.

Uzasadnienie: Zastąpienie kasowania biletów przez skanowanie kodów QR pociąga za sobą dwojakie konsekwencje:

- 1) Konieczność całkowitej wymiany kasowników na nowe w całym obecnie eksploatowanym taborze w celu umożliwienia kasowania takich biletów, podnosząc koszt wdrożenia takiego rozwiązania oraz
- 2) Kłopotliwą zmianę technologii druku biletów jednorazowych: w praktyce oznaczałoby to zamianę na bilecie numeru seryjnego (wybijanego numeratorem) na kod QR, powodując konieczność zastosowania dla biletów jednorazowych druku zindywidualizowanego, co podnosi koszty takiego druku.

Pytanie nr 105 (273)

Dotyczy: Załącznik nr 2A do SWZ: OPZ CNG 12m; pkt. 7.3, ppkt. 7.3.3. - wyrażenie:

7.3.3. Kasownik musi współpracować z wdrożonym u Zamawiającego Systemem Elektronicznego Poboru Opłat.

Czy Zamawiający dopuszcza, aby kasownik współpracował z systemem Zamawiającego w przypadku biletów przypisanych do karty płatniczej w oparciu o token oraz ID karty w przypadku biletów przypisanych do karty elektronicznej (Mifare, Desfire)?

Czy Zamawiający oczekuje dostarczenia Systemu Centralnego do monitorowania statusu i zarządzania kasownikami oraz generowania raportów sprzedażowych?

Czy Zamawiający oczekują dostawy wraz z kasownikami portalu www tak zwanego sklepu internetowego umożliwiającego zakup biletu przypisanego do karty płatniczej, tworzenie konta z uprawnieniami do zniżek oraz umożliwiającego przeglądanie historii zakupu biletów?

Czy Zamawiający oczekuje wraz z dostawą kasowników dostawy urządzeń kontrolerskich wraz z aplikacją kontrolerską umożliwiającą odczyt biletów zakupionych za pomocą kasowników oraz biletów zakupionych poprzez portal elektroniczny?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że treść Załącznika nr 2A do SWZ: OPZ CNG 12m; pkt. 7.3, ppkt. 7.3.3. uległa zmianie w wyniku udzielonej odpowiedzi na pyt nr 55.

Ponadto Zamawiający wyjaśnia, że:

- dopuszcza, aby kasownik współpracował z systemem sprzedaży i obsługi biletów w przypadku biletów przypisanych do karty płatniczej w oparciu o token oraz ID karty w przypadku biletów przypisanych do karty elektronicznej (Mifare, Desfire),
- potwierdza, że oczekuje dostarczenia Systemu Centralnego m.in. do monitorowania statusu i zarządzania kasownikami oraz generowania raportów sprzedażowych,
- potwierdza, że oczekuje dostarczenia wraz częścią 1 zadania dostawy wraz z kasownikami portalu www tak zwanego sklepu internetowego umożliwiającego zakup biletu przypisanego do karty płatniczej, tworzenie konta z uprawnieniami do zniżek oraz umożliwiającego przeglądanie historii zakupu biletów,
- potwierdza, że oczekuje dostarczenia wraz z kasownikami aplikacji kontrolerskiej umożliwiającej odczyt biletów zakupionych za pomocą kasowników oraz biletów zakupionych poprzez portal elektroniczny.

Pytanie nr 106 (274)

Dotyczy: Załącznik nr 2A do SWZ: OPZ CNG 12m; pkt. 7.4. - wyrażenie:

7.4. Kasowniki - parametry techniczne

g) obudowa metalowa, ze stopów lekkich, malowana proszkowo,

Czy zamawiający dopuszcza obudowę z tworzywa sztucznego o stopniu odporności na zewnętrzne uderzenia co najmniej IK07 - co również jest standardem w tego typu urządzeniach?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1A do SWZ: OPZ elektrobusy 12m; pkt. 7.4, lit. g), który otrzyma brzmienie:

„g) obudowa metalowa (ze stopów lekkich) lub z tworzywa sztucznego, odporność na zewnętrzne uderzenia co najmniej IK07, malowana proszkowo,”

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 2A do SWZ: OPZ CNG 12m; pkt. 7.4, lit. g), który otrzyma brzmienie:

„g) obudowa metalowa (ze stopów lekkich) lub z tworzywa sztucznego, odporność na zewnętrzne uderzenia co najmniej IK07, malowana proszkowo,”

Pytanie nr 107 (275)

W załączniku nr 1B PFU do SWZ w rozdziale „Wymagania ogólne monitoringu wizyjnego” Zamawiający napisał:

4. System Monitoringu Wizyjnego musi być połączony lokalnie z dyspozytornią MZK przy ul. Lwowskiej, i dalej poprzez łącza światłowodowe do budynku warsztatu (biura działu technicznego na parterze) i do biurowca MZK (serwerownia na parterze). System Monitoringu Wizyjnego będzie obsługiwany i zarządzany z pomieszczenia dyspozytorni i biurowca MZK, jak również z istniejącego warsztatu na zajezdni w Przemyślu. Centralny serwer w MZK będzie gromadził dane o stanie bezpieczeństwa oraz będzie je udostępniać poszczególnym użytkownikom systemu, którym zostaną nadane określone uprawnienia.

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści transfer danych przy użyciu komunikacji bezprzewodowej WiFi dla lokalizacji Zajezdni przy ul. Lwowskiej.

Wykonawca prosi także o potwierdzenie, że dla lokalizacji na mieście przy ul. Ofiar Katynia, Zamawiający dopuści transfer danych przy użyciu komunikacji bezprzewodowej GSM staraniem lokalnego operatora sieci komórkowej, ale przy założeniu, że koszt transferu danych zostanie poniesiony przez Zamawiającego.

Wykonawca zaleca ww. drogi komunikacji jako optymalne ze względu na relację ilości niezbędnego czasu i kosztów uzgodnień w relacji do kosztów obsługi systemu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że:

- 1) nie dopuści transferu danych przy użyciu komunikacji Wi-Fi, pozwala i udostępnia natomiast istniejące obecnie wewnętrzne okablowanie światłowodowe do wykorzystania do realizacji niniejszego zamówienia,
- 2) dla lokalizacji na mieście przy ul. Ofiar Katynia, Zamawiający nie dopuści transferu danych przy użyciu komunikacji bezprzewodowej GSM, ale wykona i udostępni dedykowane przyłącze światłowodowe dla tej lokalizacji.

Pytanie nr 108 (276)

W związku z wymaganiem:

Wykonawca musi dostarczyć na własny koszt karty SAM (Secure Access Module) w ilości oraz typie odpowiedniej do potrzeb zainstalowanych urządzeń w pojeździe.

Zwracamy się z prośbą o zrezygnowanie z wymogu dostarczania kart SAM. Rozwiązanie wykonawcy polega na zastosowaniu specjalnej karty matrycy jako nośnika kluczy. W kasowniku klucze przechowywane są w pamięci urządzenia i zaszyfrowane algorytmem AES, nie ma zatem możliwości odzyskania przechowywanych w kasowniku kluczy. Przedstawione rozwiązanie jest bezpiecznie i sprawdzone oraz stosowane w kilkudziesięciu wdrożonych systemach.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1A do SWZ: OPZ elektrobusy 12m; Rozdział IV, pkt. 2. „Wymagania dodatkowe”, akapit pierwszy, który otrzymuje brzmienie:

„Wykonawca musi dostarczyć na własny koszt karty SAM (Secure Access Module) w ilości oraz typie odpowiedniej do potrzeb zainstalowanych urządzeń w pojeździe lub dostarczyć równoważne rozwiązanie polegające na zastosowaniu w każdym dostarczonym kasowniku (w pamięci urządzenia i zaszyfrowane algorytmem AES) specjalnej karty matrycy jako nośnika kluczy.”

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 2A do SWZ: OPZ CNG 12m; Rozdział IV, pkt. 2. „Wymagania dodatkowe”, akapit pierwszy, który otrzyma brzmienie:

„Wykonawca musi dostarczyć na własny koszt karty SAM (Secure Access Module) w ilości oraz typie odpowiedniej do potrzeb zainstalowanych urządzeń w pojeździe lub dostarczyć równoważne rozwiązanie polegające na zastosowaniu w każdym dostarczonym kasowniku (w pamięci urządzenia i zaszyfrowane algorytmem AES) specjalnej karty matrycy jako nośnika kluczy.”

Pytanie nr 109 (277)

W załączniku nr 1C do SWZ Parametry systemów ładowania autobusów Zamawiający napisał:

„26.Komunikacja z dowolnym systemem zarządzania stacjami ładowania zgodna z OCPP 2.0 (Open Charge Point Protocol) lub równoważnym - połączenie i wymiana danych.”

Czy Zamawiający zaakceptuje stacje ładowania z protokołem OCPP1.6J oraz z gotowością sprzętową do OCPP 2.0 tak, aby w okresie 24 miesięcy od daty uruchomienia na koszt wykonawcy było możliwe wgranie nowej wersji protokołu. Pragniemy zaznaczyć, że protokół OCPP uzyskał stabilną wersję dopiero w kwietniu 2020 roku. Wielu producentów, których celem jest dostarczanie urządzeń o najwyższych parametrach niezawodności wymaga wielomiesięcznych testów integracyjnych zarówno po stronie pojazdu jak i po stronie oprogramowania. Dlatego by zachować przyszłościowy charakter inwestycji wnioskujemy o dopuszczenie gotowości sprzętowej do OCPP 2.0 oraz zaakceptowania aktualnie dostarczonej wersji OCPP1.6J w stacjach ładowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że w chwili odbioru zaakceptuje stacje ładowania z protokołem OCPP1.6J oraz z gotowością sprzętową do OCPP 2.0. Jednocześnie zobowiązaniem Wykonawcy będzie, aby w okresie 24 miesięcy od daty odbioru końcowego została zaktualizowana wersja protokołu do OCPP 2.0. Jej brak będzie w tym czasie będzie podlegał stosowanym zapisom o karach umownych.

Pytanie nr 110 (278)

W załączniku nr 1C do SWZ Parametry systemów ładowania autobusów Zamawiający napisał:

„29.Poziom dopuszczalnego hałasu stacja ładowania nie może być wyższy niż 60 dBA.”

Czy Zamawiający dopuści stacje z poziomem hałasu 65 dB?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 111 (279)

W załączniku nr Załącznik nr 1C do SWZ Parametry systemów ładowania autobusów Zamawiający napisał:

„28. Stacje ładowania muszą posiadać modułową budowę, tak aby uszkodzenie któregokolwiek modułu jedynie ograniczyło moc ładowania, i nie wykluczyło ładowarki z użycia. O uszkodzeniu modułu system telemetryczny musi informować nadzór wysyłając alarm z odpowiednim komunikatem.”

Czy Zamawiający zaakceptuje dla stacji wolnego ładowania uzupełnienie zapisu dotyczącego modułowości stacji:

„28. Stacje ładowania muszą posiadać modułową budowę, tak aby uszkodzenie któregokolwiek modułu jedynie ograniczyło moc ładowania, i nie wykluczyło ładowarki z użycia. O uszkodzeniu modułu system telemetryczny musi informować nadzór wysyłając alarm z odpowiednim komunikatem” lub zapewni jedno stanowisko rezerwowe do ładowania wolnego tak, by podczas awarii stacji była dostępna natychmiast rezerwa do ładowania przy założeniu, że o uszkodzeniu jakiegokolwiek części stacji system telemetryczny poinformuje nadzór wysyłając alarm z odpowiednim komunikatem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 112 (280)

W załączniku nr Załącznik nr 1C do SWZ Parametry systemów ładowania autobusów Zamawiający napisał:

„19.Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania: 200 cm / 220 cm / 85 cm”

Czy Zamawiający zaakceptują zmianę parametrów głębokości stacji +10% o ile kubatura stacji nie zwiększy się w stosunku do pierwotnej?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że zapis przytoczony w treści pytania uległ zmianie w wyniku udzielenia odpowiedzi na pyt nr 191.

Pytanie nr 113 (281)

W załączniku nr Załącznik nr 1C do SWZ Parametry systemów ładowania autobusów Zamawiający napisał:

„35. Oprogramowanie objęte będzie wsparciem serwisowym przez zadeklarowany przez Wykonawcę okres, ale nie mniej niż przez 15 lat od odbioru końcowego przez Zamawiającego przedmiotu zamówienia. Wsparcie obejmuje:

- I. Aktualizację oprogramowania do najnowszej wersji,
- II. Pomoc przy opracowywaniu nowych szablonów zestawień,
- III. Usuwanie zgłaszanych problemów,
- IV. Dostosowanie aplikacji do pełnej wymiany danych - zgodnie z wymogami dotyczącymi funkcjonalności oprogramowania - ze wszystkimi ładowarkami zgodnymi ze standardem OCPP,
- V. całodobowe i prowadzone w języku polskim wsparcie techniczne i operacyjne dla realizowanych sesji ładowania.”

Okres 15 lat jest okresem, dla którego żaden z czołowych dostawców oprogramowania nie dostarczy gwarancji aktualizacji, a także nie określi kosztów takich aktualizacji dla Windows czy Linux. Ponadto, proszę zauważyć, że model „chmurowy”, który od wielu lat zastępuje tradycyjne rozwiązania serwerowe, bazuje na modelu subskrypcyjnym dostawców jak np.: Amazon, Azure gdzie koszty takiego licencjonowania są znane najwyżej do 5 lat. Zapisując tego typu ograniczenie 15 lat wyłączenie Państwo możliwość stosowania rozwiązań optymalnych, które oprócz funkcjonalności związanych z potrzebami bieżącymi dają szansę na rozbudowę oprogramowania w przyszłości w różnym obszarze nie tylko ilościowym, ale także dostosowane do aktualnych standardów rynkowych.

Wnioskujemy o zmianę zapisu dotyczącego oprogramowania i urynkowanie, w takim zakresie, by wykonawca zobowiązał się do dostarczania aktualizacji i prowadzenia prac serwisowych na oprogramowaniu po cenach rynkowych o ile będzie to konieczne.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni W załączniku nr Załącznik nr 1C do SWZ SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA (miasto i zajezdnia) pkt 35, który otrzyma brzmienie:

„35. Oprogramowanie objęte będzie wsparciem serwisowym przez zadeklarowany przez Wykonawcę okres, ale nie mniej niż przez okres **60 m-cy** od odbioru końcowego przez Zamawiającego przedmiotu zamówienia.

Wsparcie obejmuje:

- I. Aktualizację oprogramowania do najnowszej wersji,
- II. Pomoc przy opracowywaniu nowych szablonów zestawień,
- III. Usuwanie zgłaszanych problemów,
- IV. Dostosowanie aplikacji do pełnej wymiany danych - zgodnie z wymogami dotyczącymi funkcjonalności oprogramowania - ze wszystkimi ładowarkami zgodnymi ze standardem OCPP,
- V. Całodobowe i prowadzone w języku polskim wsparcie techniczne i operacyjne dla realizowanych sesji ładowania.

Po okresie 60 m-cy wsparcie serwisowe prowadzone będzie na podstawie zawartej umowy serwisowej lub po cenach rynkowych o ile będzie to konieczne”.

Pytanie nr 114 (282)

W załączniku nr Załącznik nr 1C do SWZ Parametry systemów ładowania autobusów Zamawiający napisał:

„21. Wykonawca zobowiązany jest zapewnić dostęp do aktywnej wersji interfejsu wymiany danych API w zakresie i o parametrach zgodnych z oczekiwaniami Zamawiającego.”

Wnioskujemy o wykreślenie tego zapisu – narusza on prawa autorskie wykonawcy oprogramowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 115 (283)

W załączniku nr Załącznik nr 1C do SWZ Parametry systemów ładowania autobusów Zamawiający napisał:

„33. Platforma ładowania musi być wyposażona w funkcje bezpiecznego bezprzewodowego sterowania i wykonywać prawidłową sekwencję połączeń gwarantującą najwyższy poziom bezpieczeństwa, typu OPPCharge 2 lub równoważny.

34. Platforma ładowania musi być wyposażona w elastyczną głowicę zamontowaną na styku pantografu umożliwiającą kompensację ruchów autobusowych podczas procesu ładowania oraz kompensację tolerancji parkowania w przykłąku autobusu.”

Wskazane przez Zamawiającego funkcjonalności dostępne są tylko u jednego dostawcy platformy ładowania (system tzw. pantografu odwróconego). Czy Zamawiający dopuszcza zaoferowanie rozwiązania zgodnego ze standardem OPPCharge o zbliżonej funkcjonalności gwarantujących bezpieczeństwo, oraz będących przetestowanych w eksploatacji?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie nr 116 (284)

W załączniku nr Załącznik nr 1C do SWZ Parametry systemów ładowania autobusów Zamawiający napisał:

„40. Serwer:

- obudowa serwera typu Rack o wysokości maksymalnie 1U
- serwer musi posiadać system chłodzenia powietrzem, umożliwiającą pracę w temperaturach do +45oC,
- parametry serwera muszą być na poziomie zapewniającym płynną i dynamiczną pracę systemu telemetrycznego,
- min. 2 wbudowane interfejsy sieciowe,
- zintegrowana karta graficzna umożliwiającą rozdzielczość min. 1920x108”

Czy Zamawiający dopuszcza dostarczenie i uruchomienie serwera „w chmurze”?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że rozwiązaniem równoważnym dla dostarczenia serwera może być wykupienie dla oferowanych w niniejszym zamówieniu usług serwera „w chmurze” jednak tylko i wyłącznie przy zachowaniu wszystkich parametrów użytkowych oraz zasad gwarancji.

Pytanie nr 117 (285)

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie modułów fotowoltaicznych o grubości szkła 1,6 mm?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 118 (286)

Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie modułów fotowoltaicznych o współczynniku degradacji na poziomie 0,55% /rok?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że zaproponowana w pytaniu degradacja mieści się w oczekiwaniach Zamawiającego zdefiniowanych w OPZ.

Pytanie nr 119 (287)

Ile ma wynosić moc instalacji fotowoltaicznej? W załączniku 1B w sekcji „wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej” pojawia się informacja o mocy minimum 51 kW, natomiast w projekcie koncepcyjnym instalacji fotowoltaicznej widnieje informacja, iż moc generatora pv wynosi 54,15 kW. Którą z przedstawionych wartości należy przyjąć za wiążącą lub czy Zamawiający określi przedziałowo pożądaną moc instalacji?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr 63 (119) zmienił treść wymagania ograniczając go do 50 kWp.

Pytanie nr 120 (288)

Czy Zamawiający dopuści moduły fotowoltaiczne przyjęte w projekcie koncepcyjnym instalacji fotowoltaicznej?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 121 (289)

Z uwagi na małą kubaturę pomieszczenia przeznaczonego dla nowej sprężarki prosimy o udzielenie odpowiedzi czy Zamawiający dopuszcza posadowienie nowej sprężarki w zabudowie kontenerowej poza budynkiem, np. w okolicy parkingu znajdującego się na ptn-zach. od wiaty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 122 (290)

Prosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie zbiorników buforowych magazynu gazu o ciśnieniu roboczym 250 bar. Ciśnienie 250 bar jest ciśnieniem standardowo stosowanym dla magazynów buforowych gazu na stacjach CNG. Wymagane ciśnienie 300 bar znacznie podniesie koszt inwestycji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 2B do SWZ: OPZ CNG 12m; pkt. 5. „Kaskadowy magazyn sprężonego gazu”, ppkt 1, który otrzyma brzmienie:

„1. Ciśnienie robocze: 250 barów.”

Pytanie nr 123 (291)

Z uwagi na ciśnienie wymagane w zbiornikach magazynu gazu wynoszące 250 barów prosimy o wyrażenie zgody na sprężarkę o ciśnieniu tłoczenia 250 bar zamiast 300 bar.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 2B do SWZ: OPZ CNG 12m; pkt. 1.5.1.1 „Parametry techniczne agregatu sprężarkowego”, wiersz pierwszy, który otrzyma brzmienie:

„Ciśnienie tłoczenia: 25,0 MPa”

Pytanie nr 124 (292)

Prosimy o wyrażenie zgody na dostawę sprężarki chłodzonej powietrzem lub cieczą.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 2B do SWZ: OPZ CNG 12m; pkt. 1.5.1.1 „Parametry techniczne agregatu sprężarkowego”, wiersz piąty, który otrzyma brzmienie:

„Rodzaj chłodzenia: powietrze lub ciecz”.

Pytanie nr 125 (293)

Prosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie magazynu buforowego gazu o pojemności wodnej 4500 l w zabudowie kontenerowej lub w ramie stalowej. Prosimy o informację, czy miejsce po wiatą gdzie mieści się obecny magazyn, może być wykorzystane do posadowienia nowego magazynu. W naszej ocenie, przy parametrach poboru wolumenu gazu wskazanych w SWZ, łączna pojemność wodna magazynu na poziomie 4500 l jest wystarczająca w celu umożliwienia szybkiego tankowania taboru.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Zamawiający wyjaśnia, że nie precyzował ani nie ograniczał tego warunku.

Pytanie nr 126 (294)

Z uwagi na wydłużony okres pozyskiwania ofert na dostawę urządzeń od dostawców technologii CNG dla różnych wariantów wykonania inwestycji jak również trwające analizy mające na celu optymalizację kosztów budowy infrastruktury do tankowania zwracamy się z uprzejmą prośbą o przesunięcie terminu składania ofert do piątku, 07.10.2022.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że pytanie od Wykonawcy jest nieaktualne. Termin otwarcia ofert jest w dalszym ciągu przesuwany z uwagi na dużą ilość pytań.

Pytanie nr 127 (295)

Zamawiający w Załączniku nr 5 do SWZ, część 1B - „PFU dla systemu ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł”, w rozdziale 1.5, pkt 2) Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej – przedstawia swoje wymagania odnośnie mocy instalacji stanowiącej zadanie parkingowe nad miejscem do ładowania elektrobusów jako min 51 kWp. Z uwagi na fakt, iż instalacje fotowoltaiczne powyżej 50 kWp kwalifikują się do małych instalacji przez co wymagają przeprowadzenia pełnej procedury uzyskania pozwolenia na budowę, co wpływa znacząco na czas i koszt wykonania takiej instalacji, zwracamy się z pytaniem czy Zamawiający z uwagi na niewielką różnicę mocy - jedynie 1kWp - nie zmniejszył by minimalnego wymagania mocy do min 49,5kWp?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr 63 (119) zmienił treść wymagania ograniczając go do 50 kWp.

Pytanie nr 128 (296)

W związku z bardzo lakonicznym opisem dotyczącym konstrukcji zadania parkingowego nad miejscem do ładowania elektrobusów przedstawionym w Załączniku nr 5 do SWZ, część 1B – „PFU dla

systemu ładowania w 2 lokalizacjach Przemyski”, w rozdziale 1.5, pkt 2) Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej - które znacząco uniemożliwia wywnioskowanie czego tak naprawdę oczekuje Zamawiający, co w efekcie może wpłynąć na otrzymanie od oferentów trudnych do porównania ofert, które w dodatku mogą nie spełnić oczekiwań Zamawiającego prosimy o pełniejsze doprecyzowanie tego jak ma wyglądać konstrukcja ww. zadaszania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1B do SWZ: OPZ elektrobusy 12m; pkt. 1.5, ppkt 2) „Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej”, drugi akapit (do końca ppkt), który otrzyma brzmienie: Minimalne wymagania odnośnie warunków technicznych instalacji fotowoltaicznej:

PARAMETR	WARTOŚĆ	DOPUSZCZALNA ODCHYLENIA	SPOSÓB UDOKUMENTOWANIA
Typ ogniw w module PV	Krzemowe monokrystaliczne 5BB z przednią metalizacją (technologia „front-contact”)	krzemowe monokrystaliczne bez przedniej metalizacji (technologia „back-contact”)	karta katalogowa
Sprawność ogniw	min. 21,4 %	+% brak ograniczeń -0%	karta katalogowa
Moc modułu	min. 235 Wp	+50% -0%	karta katalogowa
Flash test	Wymagany dla każdego modułu	niedopuszczalna	Świadectwo badań – Flash Test dla każdego typu modułu dostarczany wraz z dostawą
Ognioodporność	Frontowa i tylna warstwa modułu niepalna – materiał zaliczony do kategorii materiałów niepalnych i niewydzielających dymu ani uwalniający płonących cząstek/kropli	niedopuszczalna	oświadczenie producenta
LID	3%	+0% -% brak ograniczeń	karta katalogowa
Szkle przednie	4mm ESG	+2,0 mm - 0,0 mm	karta katalogowa
Szkle tylne	4mm ESG barwione w masie ciemny grafit	+2,0 mm - 0,0 mm	karta katalogowa
Utrata wydajności ciągu 25 lat	12 lat – 10% 25 lat – 17%	+0% -% brak ograniczeń	karta katalogowa
Folia laminacyjna	PVB	niedopuszczalna	karta katalogowa
Wymiary	1768 x 1030mm	+25 % -25%	karta katalogowa
Współczynnik temperaturowy mocy modułów	-0,4 %/°C	+0% -% brak ograniczeń	karta katalogowa
Normy, certyfikaty	PN-EN 61730:2016	równoważna	certyfikat
	PN-EN 61215:2016	równoważna	certyfikat
	IEC 62804	równoważna	certyfikat
	IEC 62716	równoważna	certyfikat
	PN-EN 14449	równoważna	certyfikat lub badanie typu
	PN-EN 12600	równoważna	certyfikat lub badanie typu

W celu potwierdzenia ofertowania produktu zgodnego ze stawianymi wymaganiami wymaga się dostarczenia wszystkich dokumentów określonych w kolumnie sposób udokumentowania na etapie przed podpisaniem umowy oraz na etapie zatwierdzania materiałów do realizacji.

W celu potwierdzenia, jakości oferowanych produktów wymagane jest, aby Producent każdego z w/w typów modułów fotowoltaicznych posiadał certyfikaty ISO 9001 lub równoważny, ISO 14001 lub równoważny, ISO 45001 lub równoważny w zakresie rozwoju i prototypowania modułów, produkcji modułów fotowoltaicznych lub równoważne, które należy dostarczyć na etapie wyboru wykonawcy instalacji fotowoltaicznej.

Należy zaprojektować zadaszenie o konstrukcji ramowej wykonanej z kształtowników aluminiowych (EN AW 6063 T66 lub równoważnych) oraz stóp stalowych lub aluminiowych. Dach jedno-spadowy o kącie nachylenia 5 stopni. Wysokość całkowita obiektu przy krawędzi niższej = **co najmniej** 4,0m. Wszystkie profile ekstrudowane – przygotowane do prowadzenia okablowania w wyznaczonych przestrzeniach zasłoniętych maskownicami. Konstrukcja w kolorze RAL 7016

Słupy

Konstrukcję oparto na słupach z kształtownika aluminiowego zbliżonego kształtem do prostokąta o wymiarach boku 100x100mm z dodatkowymi wewnętrznymi **usztynieniami**. Słupy zamocowano w fundamentach za pośrednictwem stalowych **ocynkowanych** blach węzłowych – płyta podstawy 300x300x12 mm wyposażona w cztery otwory średnicy 18 mm (dla kotew chemicznych M16) oraz pionowe blachy grubości 12 mm do właściwego zamocowania słupów aluminiowych z wykorzystaniem sześciu śrub M8 A2.

Płatwie

Płatwie połączono prostopadle z belkami głównymi (płatw zamontowano na pasie górnym belki nośnej) z wykorzystaniem na każdy węzeł 4 śrub M8 A2.

Rygle

Rygle połączono z płatwiami (rygiel zamontowano na pasie górnym płatwi) z wykorzystaniem na każdy węzeł 2 wkrętów o średnicy 4,2 mm.

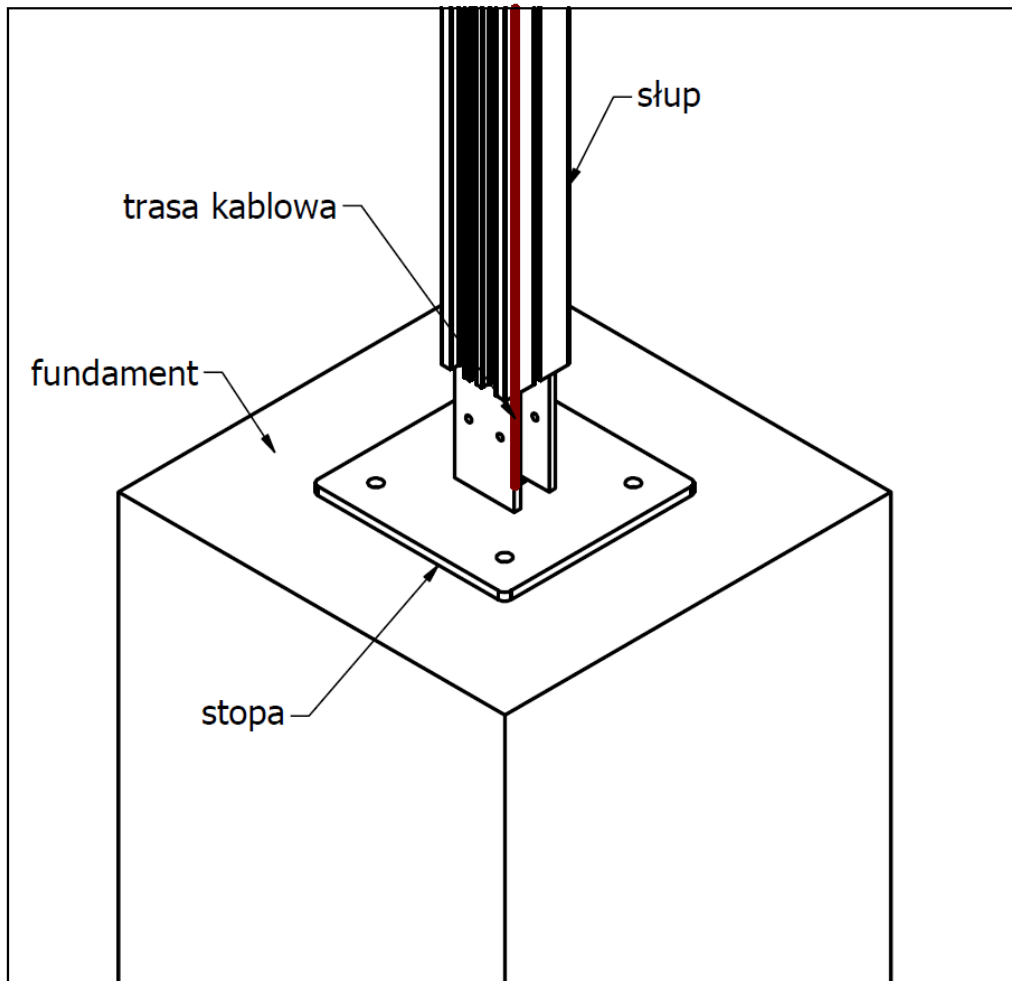
Pokrycie

Pokrycie stanowi zestaw modułów PV w technologii szkło-szkło. Budowa panela szklanego 4ESG/1,52PVB+PV/4ESG. Szkło mocowane systemowymi listwami **dociskowymi** a przestrzenie międzyszybowe poprzeczne do spadku wypełnione silikonem pogodowym – odpornym na UV przewidzianym do zastosowania z szybami laminowanymi.

W załączeniu **wstępna** koncepcja zadaszenia wraz z detalami.

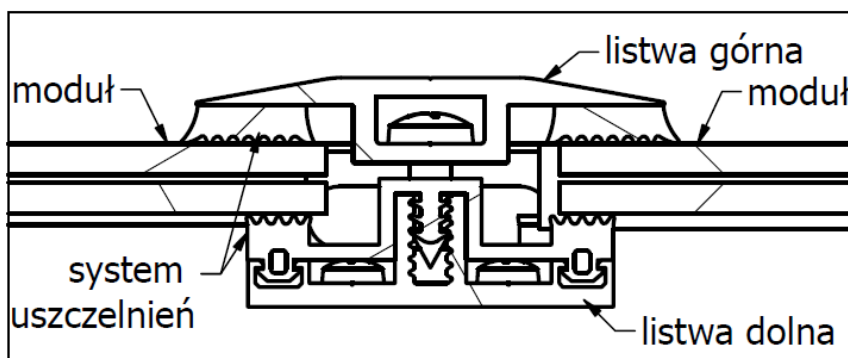
Konstrukcja jest montowana na stopach fundamentowych wylewanych w gruncie lub na płycie żelbetowej. Wejście elektryczne do carportu przez odpowiednio przygotowane kanały w stopie fundamentowej przewody należy wprowadzić do słupa. Słupy zadaszenia - profile aluminiowe lub stalowe o podwyższonej wytrzymałości na korozję muszą być przykręcane do żelbetowego fundamentu przy pomocy konsol i kotew rozprężnych.

Detal montażu słupa

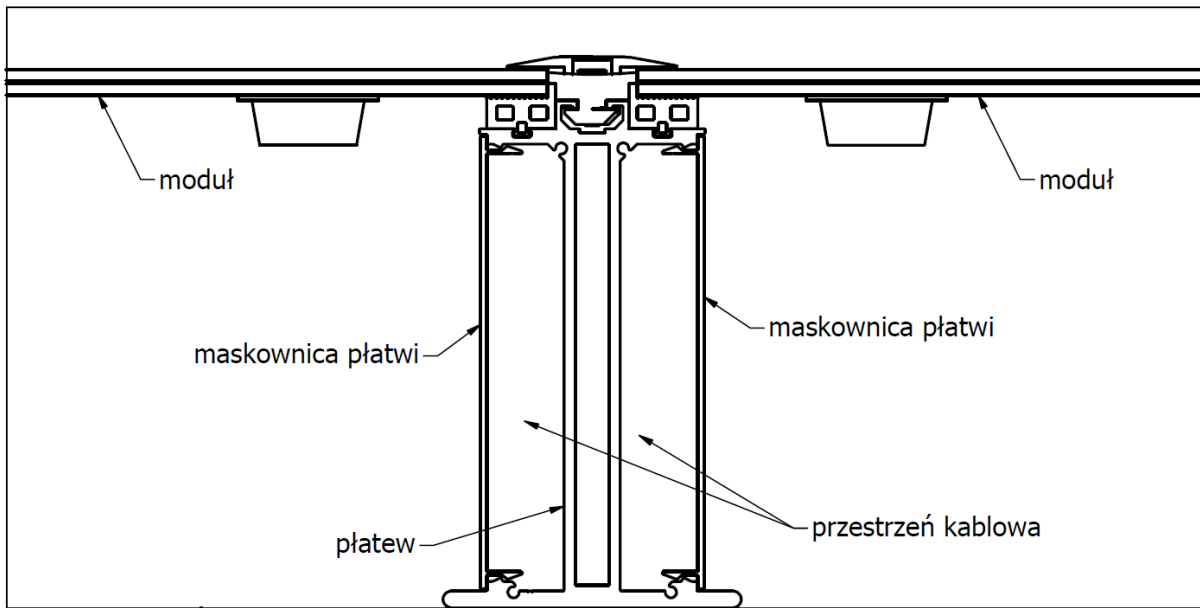


Detal montażu słupa do fundamentu i sposób prowadzenia okablowania

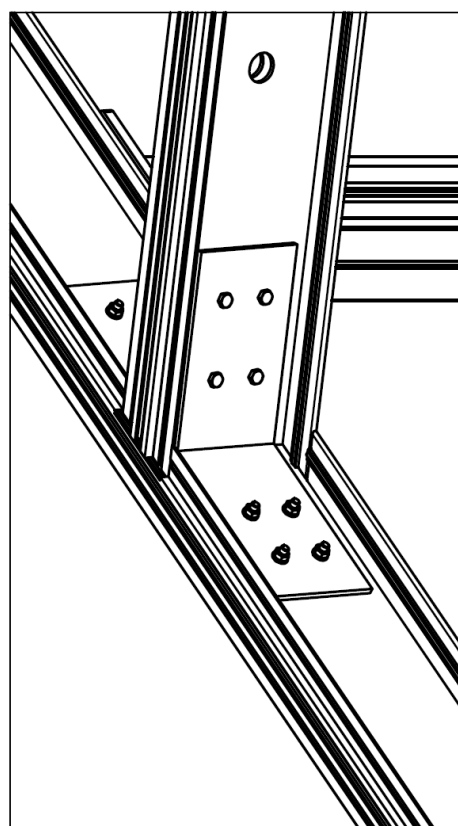
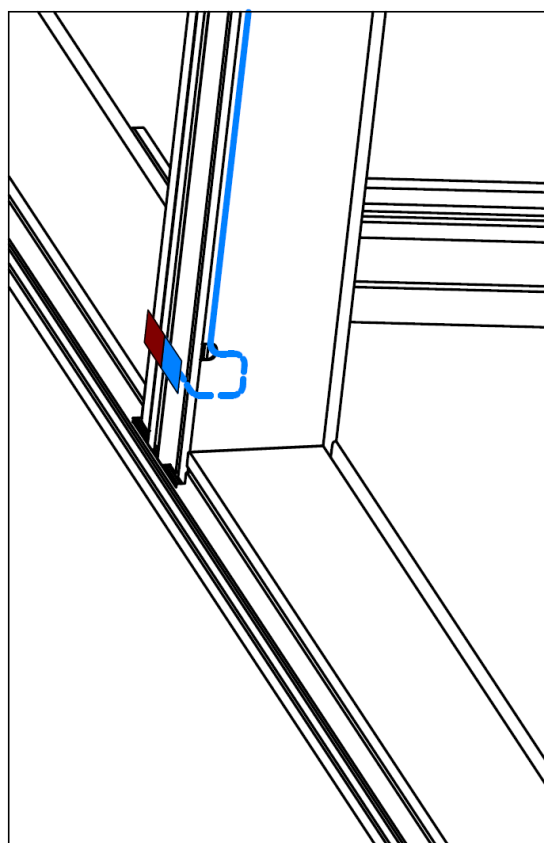
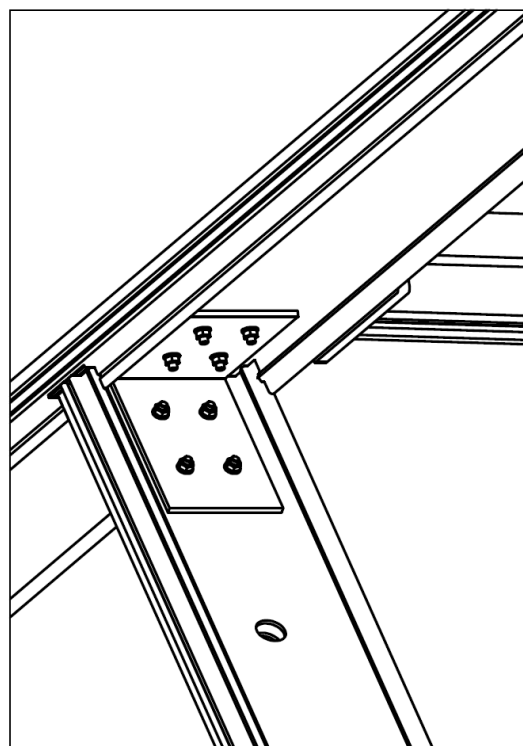
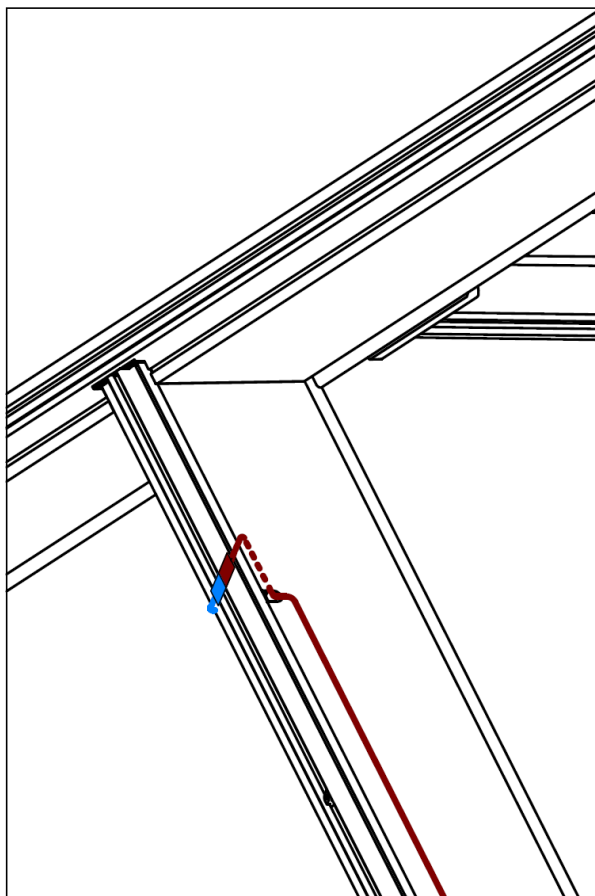
Detal połączenia modułów

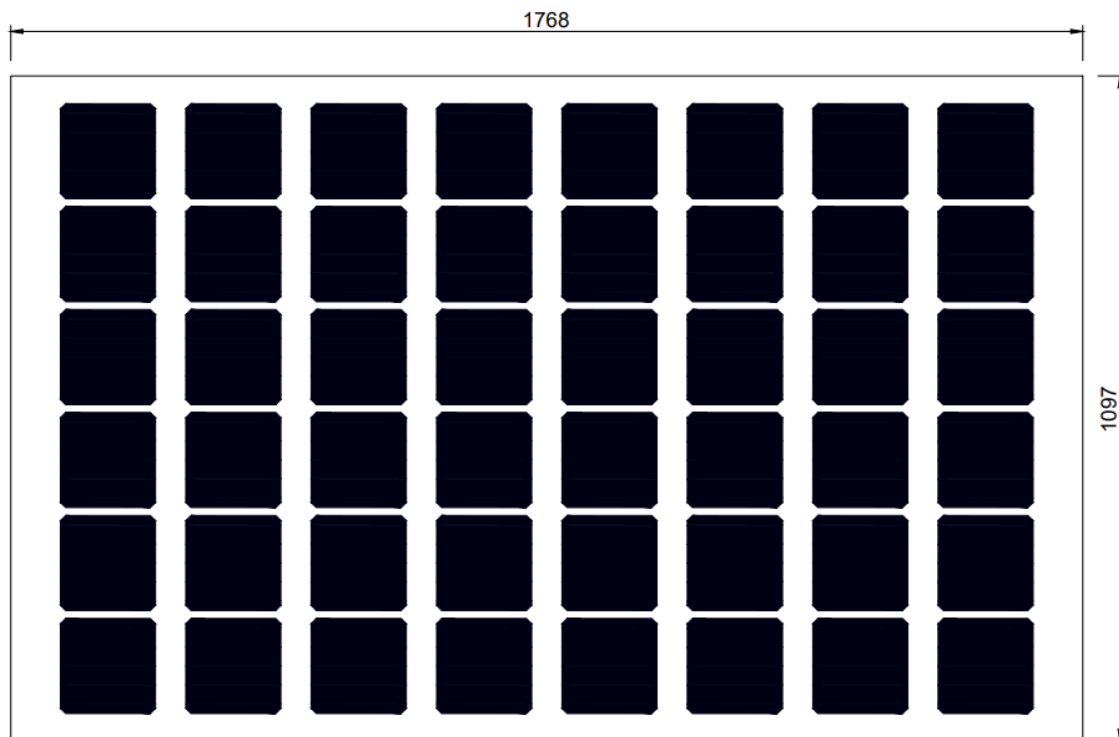


Płatew- przekrój



Detale połączenia belek i sposób prowadzenia okablowania





Okablowanie prowadzone w słupie w kolorze czerwonym i niebieskim. Do słupów poprzez kątowe łącznik są przykręcane belki główne i krokwie skrajne wykonane z tłoczonego aluminium z gniazdem wewnętrznym na uszczelkę oraz do przykręcenia listew dociskowo-maskujących. Belki główne z krokiewkami stanowią ramę opartą na słupach.

Krokwie środkowe są przykręcane do belek głównych. W otwartych przestrzeniach krokwi jest prowadzone okablowanie. Po ułożeniu kabli krokwie są zaślepiane systemowymi klipsami co tworzy zamknięty profil. Wymaga się, aby w celach serwisowych, w trakcie eksploatacji, do okablowania prowadzonego wewnątrz krokwi był łatwy dostęp poprzez wystrzelenie listew maskujących.

Pomiędzy krokiewkami są rozpięte rygle wykonane z aluminiowych profili tłoczonych z gniazdem wewnętrznym na uszczelkę. Moduły fotowoltaiczne są montowane na uszczelkach i wzdłuż krokwi od góry przykręcane wkrętami poprzez listwy dociskowe z uszczelnieniem, a wzdłuż rygli fuga międzyszybową jest wypełniona sznurem poliuretanowym i silikonem odpornym na UV. Przed słupkami zadaszenia zaprojektować odbojniki przenoszące obciążenia od ewentualnego uderzenia elektrobusem., zgodnie z obowiązującymi normami. Producent konstrukcji musi posiadać certyfikat CE na zgodność z normą PN-EN 1090 w klasie EXC2 lub równoważnej, który należy dostarczyć na etapie wyboru wykonawcy instalacji fotowoltaicznej.

Z uwagi na istniejące zacienienia od drzew z sąsiedniej działki oraz budynku, zaleca się użycie wydajnego falownika wraz z optymalizatorami mocy pod panelami. Pozwoli to na uniknięcie strat w uzyskach spowodowanych przeszkodami. Zadaszenie powinno mieć spadek w stronę południową o minimalnym kącie 5-8 stopni, co pozwoli na większe uzyski względem ułożenia paneli z kątem uniesienia 0 stopni. Użycie konstrukcji podnoszącej moduł o 15 stopni spowoduje obniżenie ilości paneli na zadaszeniu o takich samych wymiarach o 40%.

Przyjmując kąt nachylenia zadaszenia 5 stopni z azymutem południowym, panele ułożone na płasko i z zastosowaniem wydajnego falownika wraz z optymalizacją, instalacja o mocy od 48 do max 50kWp powinna wyprodukować około 47MWh/rok uwzględniając sąsiednie zacienienia.

Pytanie nr 129 (297)

Prosimy o potwierdzenie, że konstrukcja zadaszenia parkingowego nad miejscem do ładowania elektrobusek powinna zostać zadaszona przezroczystymi modułami szkło/szkło zgodnie z wytycznymi z tabeli „Minimalne wymagania odnośnie warunków technicznych instalacji fotowoltaicznej” znajdującej się w Załączniku nr 5 do SWZ, część 1B – „PFU dla systemu ładowania w 2 lokalizacjach Przemysłu”,

w rozdziale 1.5, pkt 2) *Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej. Zwracamy jednocześnie uwagę, iż osiągnięcie przy zadanych wymiarach pojedynczego modułu (które muszą pozwalać na zamontowanie go w aluminiowej konstrukcji co wymaga odpowiednich marginesów montażowych) minimalnej mocy na poziomie 350Wp będzie niemożliwe. W związku z czym zwracamy się z prośbą o zmniejszenie minimalnej mocy pojedynczego modułu do wartości 235Wp.*

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że potwierdza wymóg wykonania zadania parkingowego nad miejscem do ładowania elektrobusów z modułów PV w technologii szkło-szkło. Budowa panela szklanego 4ESG/1,52PVB+PV/4ESG. Szkło mocowane systemowymi listwami dociskowymi, a przestrzenie międzyszybowe poprzeczne do spadku wypełnione silikonem pogodowym – odpornym na UV przewidzianym do zastosowania z szybami laminowanymi. Pozostałe domiarowe moduły zadania nie będące prostokątami należy wykonać jako atrapy modułów fotowoltaicznych. Atrapy należy wykonać w postaci nadruku ceramicznego na szkło, imitujący kształt, kolor oraz układ ogniw krzemowych zastosowanych w modułach fotowoltaicznych.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że udzielił już wyczerpującej odpowiedzi na pytanie nr 296, która wyczerpuje opisany w pytaniu problem.

Pytanie nr 130 (298)

Zadanie częściowe Nr 2 - dostawa autobusów zasilanych CNG wraz z infrastrukturą towarzyszącą, w tym:

a) dostawa 4 sztuk fabrycznie nowych, niskopodłogowych, 12 metrowych jednoczłonowych klasy MAXI, zasilanych CNG, autobusów komunikacji miejskiej.

Zamawiający w Rozdz. XXXVII Sposób oceny ofert. W Zadaniu NR.2, pkt. 7 ppkt.8 oczekuję, że minimalny okres gwarancyjny to 60 miesięcy, bez spełnienia tego warunku oferta zostanie odrzucona Czy Zamawiający znając dotychczasową praktykę rynkową i obowiązujące przepisy prawne na terenie Polski i Unii Europejskiej dopuści całopojazdowy okres gwarancyjny równy 24 miesiącom.

UZASADNIENIE: Przepisy regulujące sprawę gwarancji zarówno w Polsce jak również w Unii Europejskiej określają na 24 miesiące i taka ochrona prawna nabywcy jest powszechnie stosowana, również na rynku pojazdów użytkowych. Zamawiający żądając bardzo długiej gwarancji wykracza poza powszechnie stosowaną praktykę na rynku. Wpisując taki warunek a tym samym nie dopuszczając ofert z mniejszą gwarancją całopojazdową zawęży liczbę potencjalnych oferentów i tym samym ma świadomość jak będzie jego wielki wpływ na cenę końcową oferty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 131 (299)

Z uwagi na małą kubaturę pomieszczenia przeznaczonego dla nowej sprężarki prosimy o udzielenie odpowiedzi czy Zamawiający dopuszcza posadowienie nowej sprężarki w zabudowie kontenerowej poza budynkiem, np. w okolicy parkingu znajdującego się na płn-zach. od wiaty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielił już odpowiedzi na identyczne pytanie – vide odp. na pyt. nr 289.

Pytanie nr 132 (300)

Prosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie zbiorników buforowych magazynu gazu o ciśnieniu roboczym 250 bar. Ciśnienie 250 bar jest ciśnieniem standardowo stosowanym dla magazynów buforowych gazy na stacjach CNG. Wymagane ciśnienie 300 bar znacznie podniesie koszt inwestycji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielił już odpowiedzi na identyczne pytanie – vide odp. Na pyt. nr 290.

Pytanie nr 133 (301)

Z uwagi na ciśnienie wymagane w zbiornikach magazynu gazy wynoszące 250 bar prosimy o wyrażenie zgody na sprężarkę o ciśnieniu tłoczenia 250 bar zamiast 300 bar.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielił już odpowiedzi na identyczne pytanie – vide odp. na pyt. nr 291.

Pytanie nr 134 (302)

Prosimy o wyrażenie zgody na dostawę sprężarki chłodzonej powietrzem lub cieczą.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielił już odpowiedzi na identyczne pytanie – vide odp. na pyt. nr 292.

Pytanie nr 135 (303)

Prosimy o wyrażenie zgody na zastosowanie magazynu buforowego gazu o pojemności wodnej 4500 l w zabudowie kontenerowej lub w ramie stalowej. Prosimy o informację czy miejsce pod wiatą gdzie mieści się obecny magazyn, może być wykorzystane do posadowienia nowego magazynu. W naszej ocenie, przy parametrach poboru wolumenu gazu wskazanych w SWZ, łączna pojemność wodna magazynu na poziomie 4500 l jest wystarczająca w celu umożliwienia szybkiego tankowania taboru.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielił już odpowiedzi na identyczne pytanie – vide odp. na pyt. nr 293.

Pytanie nr 136 (304)

Z uwagi na wydłużony okres pozyskiwania ofert na dostawę urządzeń od dostawców technologii CNG dla różnych wariantów wykonania inwestycji jak również trwające analizy mające na celu optymalizację kosztów budowy infrastruktury do tankowania zwracamy się z uprzejmą prośbą o przesunięcie terminu składania ofert do piątku, 23.11.2022.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że pytanie od Wykonawcy jest nieaktualne. Termin otwarcia ofert jest w dalszym ciągu przesuwany z uwagi na dużą ilość pytań.

Pytanie nr 137 (305)

W związku z bardzo lakonicznym opisem dotyczącym konstrukcji zadaszenia parkingowego nad miejscem do ładowania elektrobusów przedstawionym w Załączniku nr 5 do SWZ, część 1B – „PFU dla systemu ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł”, w rozdziale 1.5, pkt 2) Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej - które znacząco uniemożliwia wywnioskowanie czego tak naprawdę oczekuje Zamawiający, co w efekcie może wpłynąć na otrzymanie od oferentów trudnych do porównania ofert, które w dodatku mogą nie spełnić oczekiwań Zamawiającego prosimy o pełniejsze doprecyzowanie tego jak ma wyglądać konstrukcja ww. zadaszenia.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielił już odpowiedzi na identyczne pytanie – vide odp. na pyt. nr 296.

Pytanie nr 138 (306)

Bazując na posiadanym doświadczeniu w wykonywaniu podobnych zadaszeń zwracamy uwagę, iż osiągnięcie przy zadanych wymiarach pojedynczego modułu, (które muszą pozwalać na zamontowanie go w aluminiowej konstrukcji, co wymaga odpowiednich marginesów montażowych) minimalnej mocy na poziomie 350Wp będzie niemożliwe. Prosimy zatem o potwierdzenie, że konstrukcja zadaszenia parkingowego nad miejscem do ładowania elektrobusów powinna zostać zadaszona przezroczystymi modułami szkło/szkło o takiej mocy pojedynczego modułu, aby sumaryczna moc modułów na całym zadaszeniu zamknęła się w granicach 50 kWp. Prosimy również o odpowiednie skorygowanie wytycznych w tabeli „Minimalne wymagania odnośnie warunków technicznych instalacji fotowoltaicznej” znajdującej się w Załączniku nr 5 do SWZ, część 1B - „PFU dla systemu ładowania w 2 lokalizacjach Przemysł”, w rozdziale 1.5, pkt 2) Wymagania ogólne instalacji fotowoltaicznej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyjaśnia, że udzielił już odpowiedzi na identyczne pytanie – vide odp. na pyt. nr 297.

Pytanie nr 139 (307)

Dotyczy: Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów Wymagane parametry elektryczne dla stacji ładowania pantografowego pkt. 29

Wnosimy o zmianę zapisu z "Poziom dopuszczalnego hałasu stacja ładowania nie może być wyższy niż 60 dBA" na "Poziom dopuszczalnego hałasu stacja ładowania nie może być wyższy niż 65 dBA". W celu uzyskania obecnie żądanej wartości oraz niższych, należy zastosować specjalne filtry tłumiące dźwięk, które będą powodowały osłabienie wentylacji. Spowoduje to również, iż wymiary stacji będą musiały zostać zwiększone. Następstwo spełnienia wymogu w bieżącym brzmieniu spowoduje wzrost kosztów projektowych oraz materiałowych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 140 (308)

Dotyczy: Załącznik nr 1C do SWZ. Parametry systemów ładowania autobusów Wymagania ogólne dla stacji ładowania zajezdniowego pkt. 14 oraz Wymagania ogólne dla stacji ładowania pantografowego pkt. 16

Zgodnie z podanymi punktami Zamawiający wymaga, aby dostarczone stacje ładowania posiadały deklarację zgodności CE producenta wraz z certyfikatem zgodności wydanym przez Akredytowaną Jednostkę. Wnosimy o uznanie warunku za spełniony w przypadku posiadania Deklaracji Zgodności Producenta, potwierdzającej spełnianie obowiązującego prawa w tym zakresie.

Stacje ładowania będące przedmiotem zamówienia nie będą standardowymi produktami, które posiadają w swojej stałej ofercie wiodący producenci stacji ładowania, a proces certyfikacji w Jednostce Akredytacyjnej trwa kilka miesięcy i jest bardzo kosztowny. Co więcej posiadanie przez producenta stacji ładowania Deklaracji zgodności z normami CE dla oferowanych produktów jest potwierdzeniem spełnienia wymaganych norm i zapewnieniem bezpieczeństwa użytkownika i jakości produktu dla Zamawiającego. Uznanie takiego dokumentu za spełniający wskazane wymagania jest również szansą na otrzymanie bardziej konkurencyjnych ofert oraz umożliwienie wzięcia udziału w postępowaniu większej liczbie producentów stacji ładowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, STACJE ŁADOWANIA ZAJEZDNIOWEGO – tzw. „wolne”, WYMAGANIA OGÓLNE, pkt 14., który otrzyma brzmienie:

„14. Dostarczana stacja ładowania musi posiadać deklarację zgodności CE producenta.”

Zamawiający zmieni treść SWZ, Załącznik nr 1C „Parametry systemów ładowania autobusów”, STANOWISKA SZYBKIEGO ŁADOWANIA AUTOBUSÓW ELEKTRYCZNYCH „pantograf”, WYMAGANIA OGÓLNE, pkt 16., który otrzyma brzmienie:

„16. Dostarczana stacja ładowania musi posiadać deklarację zgodności CE producenta.”

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