

Przemyśl, 25.07.2023 r.

ZP.271.7.2023

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. 284 ust. 6, w związku z art. 284 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

Załącznik nr 2 do SWZ - Zadanie częściowe Nr 1 - Projektowane postanowienia umowy § 9 ust. 1
Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie dodatkowych zmian umowy. Wykonawca zaznacza przy tym, że niżej wymienione zmiany w żadnej mierze nie obligują Zamawiającego do wyrażania zgody na zmiany i zgoda na nie pozostanie nadal wyłącznie prawem, a nie obowiązkiem Zamawiającego.

7) w zakresie wynagrodzenia: W przypadku braku lub opóźnienia dokonania odbioru stacji przez Zamawiającego w terminie wskazanym w Umowie, z przyczyn niezależnych od Wykonawcy, Strony Umowy zgodnie ustalają, że wartość wynagrodzenia za stacje(ę) ładowania należna Wykonawcy zostanie wypłacona Wykonawcy w wysokości 90% swojej wartości po dostawie, pomimo braku dokonania odbioru końcowego stacji. Wykonawca uprawniony jest do wystawienia faktury wg terminu (daty) wskazanego pierwotnie w Umowie. Pozostałe 10% wartości wynagrodzenia uregulowane zostanie po odbiorze końcowym Inwestycji przez Zamawiającego.

Uzasadnienie: Ze względu na przewidywane terminy płatności, które mają nastąpić dopiero po dokonaniu odbiorów końcowych, po stronie Wykonawcy leżą koszty finansowania tej inwestycji wydłużonej w czasie. Na Wykonawcy spoczywa obowiązek kredytowania Zamawiającego w tym zakresie, co w przypadku opóźnienia oznacza potrzebę ponoszenia dodatkowych kosztów finansowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie nr 2

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów WYMAGANIA OGÓLNE, pkt 7.

Prosimy o informację, ile osób ma zostać przeszkolonych z zakresu obsługi stacji, a ile z zakresu napraw ładowarek? Zwracamy uwagę, iż osoby wykonujące prace naprawcze przy stacji ładowania muszą posiadać odpowiednie uprawnienia elektryczne. Czy Zamawiający potwierdza, że jego pracownicy posiadają stosowne uprawnienia lub jeżeli nie, to czy uzyskują je przed autoryzacją?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że ma zostać przeszkolonych 20 pracowników z zakresu obsługi stacji oraz 3 pracowników z zakresu napraw ładowarek. Zamawiający potwierdza, że jego pracownicy uzyskają stosowne uprawnienia przed autoryzacją.

Pytanie nr 3

Załącznik nr 1A - OPZ elektrobusey 12m Rozdział III. Pozostałe elementy zamówienia, pkt 6.

Czy Zamawiający w przypadku ładowarek mobilnych wyrazi zgodę na dostarczenie równoważnego rozwiązania sygnalizacji procesu ładowania opartego na wyświetlaczu LCD. Jest to rozwiązanie prostsze oraz charakteryzujące się wyższą niezawodnością.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę.

Pytanie nr 4

Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemyśl pkt 2.1.4. W odniesieniu do instalacji.

W punkcie 2.1.4 o brzmieniu: „2.1.4. W odniesieniu do instalacji Wszystkie instalacje elektryczne należy wykonać przewodami miedzianymi pięćżyłowymi. Sposób prowadzenia instalacji zostanie określony

podczas projektowania ze szczególnym uwzględnieniem wymagań technicznych instalacji przyłączeniowej." Zamawiający wskazuje użycie kabli miedzianych i wykonanie instalacji pięciożyłowej, czyli w układzie TN-S. Natomiast w kolejnych punktach wskazane są kable aluminiowe i układ TNC. Wykonawca w związku z powyższym pragnie poinformować, że preferowanym rozwiązaniem dotyczącym układu zasilania jest stosowanie układu sieci TN-S, który jest najbezpieczniejszy, pod kątem ochrony przeciwporażeniowej. Rekomendowane jest również stosowanie okablowania miedzianego umożliwiającego stosowanie mniejszych przekroji okablowania i łatwiejsze manewrowanie podczas prac związanych z układaniem i ich gięciem.

Nawiązując do powyższego, prosimy o umieszczenie zapisów dotyczących możliwości zastosowania układu zasilającego stację ładowania TN-S oraz kabli miedzianych podłączanych do stacji ładowania. Proszę również o ewentualne wyrażenie zgody na zastosowanie szafek pośrednich, w których będzie dokonywana zmiana układu sieci oraz okablowanie, znajdujących się w pobliżu stacji ładowania.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę na zastosowanie układu zasilającego stację ładowania TN-S oraz kabli miedzianych podłączanych do stacji ładowania oraz w razie konieczności na zastosowanie szafek pośrednich.

Pytanie nr 5

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

WYMAGANIA OGÓLNE pkt 15

Wykonawca prosi o informację, czy Zamawiający dopuści urządzenia bez kompensacji mocy biernej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy OPZ.

Pytanie nr 6

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

WYMAGANIA OGÓLNE pkt 15

Wykonawca prosi o informację, czy Zamawiający dopuści instalację kompensatora w stacji transformatorowej lub osobnej obudowie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający wyraża zgodę.

Pytanie nr 7

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

1. Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.1.

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że do masztu ma być przymocowana platforma ładowania z tzw. odwróconym pantografem opuszczanym na pojazd. Platforma tego typu nie współpracuje z odbierakiem prądu typu Schunk. Jest to rozwiązanie firmy Stemann.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że do masztu ma być przymocowana platforma ładowania z tzw. odwróconym pantografem opuszczanym na pojazd.

Pytanie nr 8

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

1. Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.1.

Prosimy o zmianę powyższych wymagań na "Zakres temperatury zewnętrznej: od -25°C do +50°C.". Pragniemy zauważyć, że tak ekstremalne temperatury nie występują w Polsce. Zmiana ta umożliwi większej liczbie Oferentów wzięcie udziału w postępowaniu, a tym samym otrzymanie produktów w bardziej konkurencyjnych cenach. Zmiana parametrów na -30 stopni wiąże się z dodatkowymi zmianami konstrukcyjnymi, które mają znaczący wpływ na cenę produktu oraz mogą powodować zwiększoną awaryjność stacji. Dodatkowo aparaty pomiarowe w pantografach Stemann również pracują w zakresie od -25°C.?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zgadza się na zmianę wskazaną przez Wykonawcę.

Pytanie nr 9

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

1. Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.1.

Prosimy o informację, czy pomalowanie masztu w kolorze RAL 9016 spełnia oczekiwania Zamawiającego? Jeśli nie to prosimy o podanie innego koloru z palety RAL.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający oczekuje koloru masztu wg RAL 6018.

Pytanie nr 10

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

1. Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.2.

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że napięcie ładowania może wynosić 150-1000V. Z technicznego punktu widzenia nie ma uzasadnienia ograniczenia maksymalnego napięcia ładowania, gdyż w procesie ładowania pojazd jest jednostką zarządzającą i decyduje jakie napięcie ładowarka ma podać. Szerszy zakres napięciowy natomiast wskazuje na większą uniwersalność ładowarek i umożliwia ładowanie szerszej gamy pojazdów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zgadza się na zaproponowany zakres napięcia.

Pytanie nr 11

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów

1. Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.2.

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że akceptowalnym jest rozwiązanie, gdzie stanowisko ładowania awaryjnego znajduje się w podstawie masztu oraz jest wyposażone złącze o długości 7 m i zakończone wtykiem CCS (Combo2) typu 2 oraz we wnękę do jego przechowywania wyposażoną w blokadę uniemożliwiającą dostęp dla osób postronnych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający pozostaje przy treści zapisu pkt 1.2 w części dotyczącej stanowiska ładowania awaryjnego.

Pytanie nr 12

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

1. Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.2.

Wykonawca prosi o informację, czy wystarczającym będzie zastosowanie na wejściu licznika AC zgodnego z dyrektywą MID oraz licznika wysokiej jakości DC na każdy z wyjść? Jednocześnie Wykonawca informuje, że liczniki te umożliwiają lokalny i zdalny odczyt zużycia energii elektrycznej poprzez odpowiednie oprogramowanie zgodne z OCPP 1.6-J.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

Pytanie nr 13

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

2. Stanowiska wolnego ładowania, pkt 2.1.

Prosimy o zmianę powyższych wymagań na "Zakres temperatury zewnętrznej: od -25°C do +50°C.". Pragniemy zauważyć, że tak ekstremalne temperatury nie występują w Polsce. Zmiana ta umożliwi większej liczbie Oferentów wzięcie udziału w postępowaniu, a tym samym otrzymanie produktów w bardziej konkurencyjnych cenach. Zmiana parametrów na -30st wiąże się z dodatkowymi zmianami konstrukcyjnymi, które mają znaczący wpływ na cenę produktu oraz mogą powodować zwiększoną awaryjność stacji.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zgadza się na zmianę zaproponowaną przez Wykonawcę.

Pytanie nr 14

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

2. Stanowiska wolnego ładowania, pkt 2.1.

Wykonawca prosi o informację, czy w przypadku stacji wolnego ładowania akceptowalna będzie wysokość 2040 mm, przy jednoczesnym nieprzekroczeniu wymiarów posadowienia?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

Pytanie nr 15

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

2. Stanowiska wolnego ładowania, pkt 2.1.

Prosimy o sprostowanie przy informacji o kolorystyce malowania stacji wolnego ładowania, że chodzi o stacje plug-in, a nie o stacje pantografowe. W związku z tym z wymagania powinno zostać usunięte słowo "masztu". Jednocześnie prosimy o informację, czy kolor RAL 9016 spełnia oczekiwania Zamawiającego? Jeśli nie to prosimy o podanie innego koloru z palety RAL.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dokonuje sprostowania i usuwa słowo "masztu". Zamawiający oczekuje koloru masztu wg RAL 6018.

Pytanie nr 16

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

17. 2. Stanowiska wolnego ładowania, pkt 2.2.

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że napięcie ładowania może wynosić 150-1000V. Z technicznego punktu widzenia nie ma uzasadnienia ograniczenia maksymalnego napięcia ładowania, gdyż w procesie ładowania pojazd jest jednostką zarządzającą i decyduje jakie napięcie ładowarka ma podać. Szerszy zakres napięciowy natomiast wskazuje na większą uniwersalność ładowarek i umożliwia ładowanie szerszej gamy pojazdów.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zgadza się na zaproponowany zakres napięcia.

Pytanie nr 17

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

2. Stanowiska wolnego ładowania, pkt 2.2.

Czy Zamawiający w przypadku ładowarek stacjonarnych wyrazi zgodę na dostarczenie równoważnego rozwiązania sygnalizacji procesu ładowania opartego na wyświetlaczu LCD. Jest to rozwiązanie prostsze oraz charakteryzuje się wyższą niezawodnością.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający pozostaje przy treści zapisów określających parametry elektryczne stanowisk wolnego ładowania (Zał. 1C pkt 2.2).

Pytanie nr 18

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

2. Stanowiska wolnego ładowania, pkt 2.2.

Wykonawca informuje, że w przypadku ograniczenia długości złącza do 7 m istnieje możliwość zastosowania rozwiązania zarządzania okablowaniem z linkowym system CMS (Cable Management System). Rozwiązanie to w przypadku stacji stacjonarnej jest o tyle korzystniejsze, gdyż zwalnia użytkownika z czynności owijania przewodu wokół wieszaka oraz powoduje, że przewód nie dotyka podłoża, co zwiększa jego żywotność. Dodatkowo przewód sam wraca na żadaną pozycję, po czym operator ma możliwość w łatwy sposób włożenia wtyczki do gniazda odłączanego zlokalizowanego na obudowie. Czy Zamawiający zgodzi się na zastąpienie metalowych wieszaków systemem CMS?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

Pytanie nr 19

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

2. Stanowiska wolnego ładowania, pkt 2.2.

Wykonawca prosi o informację, czy wystarczającym będzie zastosowanie na wejściu licznika AC zgodnego z dyrektywą MID oraz licznika wysokiej jakości DC na każdy z wyjść? Jednocześnie Wykonawca informuje, że liczniki te umożliwiają lokalny i zdalny odczyt zużycia energii elektrycznej poprzez odpowiednie oprogramowanie zgodne z OCPP 1.6-J.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

Pytanie nr 20

Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł.

Prosimy o dołączenie do dokumentacji przetargowej zdjęć terenu objętego inwestycją.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dołącza zdjęcia terenu objętego inwestycją.

Pytanie nr 21

Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł.

Prosimy o zaznaczenie na rzucie (mapa Geoportal) planowanej lokalizacji posadowienia dostarczanych stacji ładowania pojazdów elektrycznych oraz lokalizacji istniejącej stacji transformatorowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dołącza mapkę z zaznaczonym terenem planowanej inwestycji.

Pytanie nr 22

Punkt 23: Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł.

Warunki Przyłączeniowe.

Zamawiający wystąpił do PGE Dystrybucja S.A. o zwiększenie mocy do wartości 500 kW. Prosimy o informację, jaka moc jest wykorzystywana przez obecnie zainstalowane odbiory Zamawiającego? Zgodnie z zapytaniem ofertowym Wykonawca winien dostarczyć jedną stację ładowania o mocy 300 kW, trzy stacje ładowania o mocy 80 kW oraz mobilną stację ładowania o mocy 40 kW co daje sumarycznie moc 580 kW co jest więcej niż wnioskuje Zamawiający. Czy Zamawiający posiada jeszcze jakieś dodatkowe źródło zasilania?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie posiada innych źródeł zasilania, niż wskazane w załączniku nr 1B- PFU dla systemów ładowania Przemysł..

Pytanie nr 23

Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł.

Umowa Przyłączeniowa.

Prosimy o informację, czy Umowa Przyłączeniowa o zwiększenie mocy została obustronnie podpisana? Wykonawca również podkreśla, iż data w dołączonej Umowie Przyłączeniowej, tj. "Strony ustalają termin przyłączenia do dnia 30-09-2022 r." jest błędna.

Odpowiedź Zamawiającego:

Umowa przyłączeniowa o zwiększenie mocy nie została obustronnie podpisana. Termin jej podpisania upływa w dniu 30.09.2023.

Pytanie nr 24

Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł.

§ 1 ust. 1 pkt 7.

Prosimy o potwierdzenie, że istniejąca komory transformatorowej stacji transformatorowej są przystosowane do montażu transformatorów 630 kVA - zarówno gabarytowo, jak i będzie łatwy dostęp umożliwiający demontaż obecnych transformatorów, a montaż nowych?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że istniejące komory stacji transformatorowej są przystosowane do montażu transformatorów 630 kVA - zarówno gabarytowo, jak i będzie łatwy dostęp umożliwiający demontaż obecnych transformatorów.

Pytanie nr 25

Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł

§ 1 ust. 1 pkt 7.

Prosimy o informację, czy zajezdnia na czas demontażu obecnych transformatorów i montażu nowych oraz wymiany rozdzielnicy RG nn zostanie wyłączona z pracy?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że Zajezdnia na czas demontażu obecnych transformatorów i montażu nowych nie zostanie wyłączona z pracy.

Pytanie nr 26

Załącznik nr 2 do SWZ - Zadanie częściowe Nr 1 - Projektowane postanowienia umowy

§ 1 ust. 1 pkt 7.

Prosimy o dołączenie do dokumentacji przetargowej zdjęć istniejącej stacji transformatorowej w celu zweryfikowania stanu obecnego oraz ilości wolnej przestrzeni.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dołącza zdjęcia istniejącej stacji transformatorowej.

Pytanie nr 27

Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł pkt 3.5. Ochrona od porażień.

Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuszcza zmianę układu sieci na TN-S oraz zmianę kabli aluminiowych na miedziane? Prosimy o informację, czy Zamawiający dopuszcza zmianę układu sieci na TN-S oraz zmianę kabli aluminiowych na miedziane?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

Pytanie nr 28

Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł I. CZĘŚĆ OPISOWA pkt. 1.1., lit. b).

Prosimy o informację, jaką rozbudowę w przyszłości planuje Zamawiający? Jakie elementy, mając na uwadze rozbudowę, Wykonawca powinien uwzględnić w wykonywanym projekcie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że przewiduje w przyszłości zwiększenie ilości stacji wolnego ładowania.

Pytanie nr 29

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

1. Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.1.

Prosimy o doprecyzowanie wymogu dot. systemu monitorowania wizyjnego miejsca zatrzymania autobusu. Ile kamer musi dostarczyć Wykonawca, w jakim miejscu należy przewidzieć ich montaż? Jakie parametry techniczne powinny spełniać dostarczane kamery oraz rejestrator? Gdzie należy przewidzieć montaż rejestratora?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że do monitorowania wizyjnego miejsca zatrzymania autobusu wymagana jest min. 1 kamera o parametrach min.: rozdzielczość 5 MP (2560 x 1920, 25 kl./s), obraz kolorowy, zasięg IR 8 m, dzień/noc ICR, BLC, HLC, (D)WDR, kompresja: H.265, obudowa: IP 66, IK 10, kąt widzenia [°]: 180°. Montaż kamery na ramieniu masztu systemu automatycznego ładowania. Rejestrator (wyposażony w dysk SSD lub HDD/ kartę SD o pojemności min. 128 GB, przystosowany do pracy w trudnych warunkach i zapisu obrazu wideo) pracującym w trybie ciągłym w pętli, będzie umożliwiał transmisję danych poprzez interfejsy komunikacyjne stacji ładowania, zgromadzony materiał wideo powinien być archiwizowany przez minimum 20 dni w rozdzielczości min. 1600 x 1200. Rejestrator umieszczony np. w stacji ładowania lub innym miejscu do uzgodnienia z Zamawiającym. System monitorowania wizyjnego musi być zgodny z "Wymaganiami ogólnymi monitoringu wizyjnego" zawartymi w załączniku 1B.

Pytanie nr 30

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

1. Stacja ładowania - pantografowa, pkt 1.2.

Prosimy o doprecyzowanie wymogu dot. oświetlenia elektrycznego. Czy oświetlenie ma również obejmować miejsce postojowe?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że oświetlenie stacji pantografowej powinno również obejmować miejsce postojowe autobusu.

Pytanie nr 31

Załącznik nr 1B - PFU dla systemów ładowania Przemysł I. CZĘŚĆ OPISOWA, pkt. 1.3 ppkt. 3.

Prosimy o jasne sprecyzowanie robót, które miałyby zostać wykonane przez Wykonawcę w ramach wykonania robót uzupełniających i naprawczych. Obecny zapis jest bardzo uogólniony i może spowodować, że Wykonawca nie wliczy w ofercie prac, których Zamawiający oczekuje.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający oczekuje wykonania prac naprawczych w obrębie planowanej inwestycji polegających na przywróceniu terenu do stanu istniejącego, w szczególności naprawy nawierzchni chodnika wokół stacji wolnego ładowania.

Pytanie nr 32

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów I. CZĘŚĆ OPISOWA, pkt. 1.5 ppkt. 2)

Prosimy o informację, jaką powierzchnię placu postojowego powinien przewidzieć do wykonania Wykonawca oraz o jakiej nawierzchni?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający przypomina, iż zakres zamówienia obejmuje m.in. opracowanie projektu budowlano-wykonawczego wykonania stanowiska ładowania elektrobusek dla pełnego zakresu zgodnie z programem funkcjonalno-użytkowym. Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu i zakres opracowania dokumentacji zostały zapisane w pkt 1.2 Załącznika 1B-PFU.

Pytanie nr 33

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów I. CZĘŚĆ OPISOWA, pkt. 1.5, ppkt. 2).

Prosimy o informację czy miejsce postoju chwilowego ładowania szybkiego (pantograf) powinno mieć tą samą nawierzchnię co plac? Czy należy przewidzieć wymianę istniejącej nawierzchni na nową?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający przypomina, iż zakres zamówienia obejmuje m.in. opracowanie projektu budowlano-wykonawczego wykonania stanowiska ładowania elektrobusek dla pełnego zakresu zgodnie z programem funkcjonalno-użytkowym. Charakterystyczne parametry określające wielkość obiektu i zakres opracowania dokumentacji zostały zapisane w pkt 1.2 Załącznika 1B-PFU.

Pytanie nr 34

SWZ - EKOLOGICZNIE I KOMFORTOWO ZMIENIAMY TRANSPORT MIEJSKI - ETAP 1

Dział IX. pkt 2 i 3

Z uwagi na fakt, że zamawiający wyznaczył długi termin odbiorów przy jednoczesnym przyjęciu, że za dzień wykonania umowy uważa się dzień podpisania protokołu, skraca to realny termin wykonania zamówienia dla wykonawcy o 3 tygodnie, ponieważ wykonawca musi wziąć pod uwagę, że zamawiający odbierze zamówienie w ostatnim dniu. Tym samym wykonawca wnosi o zmianę postanowienia i wskazanie, że:

- a) za prawidłowy termin wykonania umowy zostanie uznany termin zgłoszenia gotowości do odbioru, pod warunkiem odbioru bez wad istotnych zamówienia albo
- b) skrócenie terminu przewidzianego dla zamawiającego na odbiór do maksymalnie 3 dni roboczych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ.

Pytanie nr 35

Załącznik nr 2 do SWZ - Zadanie częściowe Nr 1 - Projektowane postanowienia umowy.

§ 2 ust. 7.

Wykonawca wskazuje na niezgodność terminów wskazanych w § 2 ust. 7 umowy oraz IX ust. 2 SWZ.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że termin wskazany w Rozdziale IX ust. 2 SWZ jest terminem prawidłowym. Zamawiający dokonał odpowiednich zmian w § 2 ust. 7 PPU.

Pytanie nr 36

Załącznik nr 2 do SWZ - Zadanie częściowe Nr 1 - Projektowane postanowienia umowy § 2, ust.15

Wykonawca wnosi o wskazanie, o jakie załączniki chodzi. Wzór umowy nie posiada załącznika 1A ani 1B.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że Załącznik 1A jest to Załącznik o nazwie OPZ elektrobusy 12m zaś Załącznik 1B jest to Załącznik o nazwie PFU dla systemów ładowania Przemysł, które są elementami Szczegółowego Opisu Przedmiotu Zamówienia (SOPZ) stanowiącego Załącznik Nr 5 do SWZ.

Pytanie nr 37

Załącznik nr 2 do SWZ - Zadanie częściowe Nr 1 - Projektowane postanowienia umowy § 2, ust.15.

Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że stacje ładowania będą odbierane również każda oddzielnie, odrębnym protokołem.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 38

Załącznik nr 2 do SWZ - Zadanie częściowe Nr 1 - Projektowane postanowienia umowy § 2 ust.17 w zw. z ust.13-15.

Wykonawca wnosi o wyjaśnienie w jaki sposób przedmiot umowy będzie odbierany. Z zestawienia postanowień wynika, że zamawiający chce odebrać każdy element oddzielnie, co prowadziłoby już do 10 protokołów (zakładając jedynie oddzielny odbiór każdego autobusu i każdej stacji), a dodatkowo protokół całego zamówienia:

- a) Czy wykonawca słusznie zakłada taką ilość protokołów?
- b) Jaki jest cel odbioru każdego elementu oddzielnie, a następnie spisywania kolejnego protokołu?
- c) W jakich terminach nastąpi każdy z odbiorów?

Odpowiedź Zamawiającego:

W związku z tym, że przedmiot zamówienia będzie odbierany etapami, z każdego odbioru będzie sporządzany odpowiedni protokół odbioru dla poszczególnych elementów przedmiotu zamówienia – będą to tzw. „protokoły odbioru częściowego”. Protokół odbioru końcowego będzie sporządzany na podstawie wcześniej spisanych protokołów odbiorów poszczególnych elementów przedmiotu zamówienia. Odbiór poszczególnych elementów przedmiotu zamówienia nastąpi zgodnie z postanowieniami umowy w tym zakresie. Zamawiający informuje, że napisanie protokołu odbioru jest to czynność techniczna nie wymagająca zaangażowania większej liczby personelu zarówno po stronie Wykonawcy jak i Zamawiającego.

Pytanie nr 39

Załącznik nr 1A - OPZ elektrobusy 12m Rozdział III. Pozostałe elementy zamówienia, pkt 6

1. 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)?

2. W przeciwnym razie prosimy o wskazanie co należy rozumieć jako "naładowanie baterii"? Czy należy przez to rozumieć sytuację, w której poziom naładowania baterii osiągnął poziom SoC = 100%, a może należy tutaj rozumieć zakończenie procesu ładowania?

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

Pytanie nr 40

Załącznik nr 1A - OPZ elektrobusey 12 m Rozdział III. Pozostałe elementy zamówienia, pkt 6.

Pragniemy zauważyć, że jako dostawca stacji ładowania jesteśmy członkiem wielu stowarzyszeń, w tym OCA (Open Charge Alliance) i CharIN. Nieustannie badamy i rozwijamy się zgodnie z najnowszymi trendami i standardami oraz stale poszerzamy nasze portfolio i oferowane funkcjonalności. Jednocześnie zwracamy uwagę, że w chwili obecnej nie została jeszcze opublikowana norma ISO 15118-21, która opisuje w jaki sposób należy testować urządzenia na zgodność z normą ISO 15118-20. Powyższe oznacza, że na tym etapie nie jest jeszcze możliwe zaimplementowanie protokołu ISO 15118-20 w taki sposób, żeby zagwarantować odpowiedni poziom interoperacyjności. Prosimy o potwierdzenie, że dostarczenie stacji ładowania zgodnej z ISO 15118-1 oraz ISO 15118-2 (które w tym momencie jako jedyne gwarantują najwyższy poziom interoperacyjności) spełni oczekiwania Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zgodnie zapisami OPZ wymaga: "system komunikacji autobusu z ładowarką ma się opierać na aktualnych wytycznych norm z grupy ISO 15118 lub równoważnych" a więc zaproponowane przez Wykonawcę rozwiązanie wypełnia wymogi OPZ.

Pytanie nr 41

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

WYMAGANIA OGÓLNE, pkt. 10.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający odłączenie zasilania rozumie, jako wyłącznie możliwości ładowania pojazdów. W tym przypadku po wciśnięciu przycisku awaryjnego stacja staje się nieoperacyjna i żaden pojazd nie ma możliwości ładowania. Nadal podtrzymywana jest elektronika stacji, która pozwoli na zdalne podłączenie się do stacji serwisantów i przeprowadzenie ewentualnych procesów serwisowych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 42

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

WYMAGANIA OGÓLNE, pkt. 11.

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:

- 1) Zamawiający informuje, że obowiązek dostarczenia kart SIM spoczywa na Wykonawcy;
- 2) Zamawiający udostępni dostęp do sieci WiFi dla stacji ładowania;
- 3) Zamawiający ma świadomość, iż sieć musi być zgodna z IPv6.

Pytanie nr 43

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

WYMAGANIA OGÓLNE, pkt. 14.

W kontekście automatycznego przerywania procesu ładowania po osiągnięciu stanu pełnego naładowania (100% SoC) Oferent pragnie zwrócić uwagę na to, że zgodnie z normą to pojazd a nie ładowarka 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 normalnym stanie to pojazd będzie kończył proces ładowania.

Pytanie nr 44

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów Stacja ładowania - pantografowa, pkt. 1.1. Wymagania ogólne.

Prosimy o rezygnację z wymogu kolejowania procesu ładowania, jeśli ładowarki wielowyjściowe będą posiadały możliwość jednoczesnego ładowania wielu pojazdów. Np. ładowarka dwuwyjściowa, w przypadku podłączenia 1 autobusu automatycznie będzie oferowała 100% dostępnej mocy. W przypadku wykrycia podłączenia kolejnego pojazdu, moc będzie automatycznie dzielona pomiędzy złącza oferując maksymalnie 50% mocy na każdym wyjściu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że rezygnuje z wymogu kolejowania procesu ładowania, jeżeli wielowyjściowe ładowarki będą posiadały możliwość jednoczesnego ładowania wielu pojazdów.

Pytanie nr 45

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

Stacja ładowania - pantografowa, pkt. 1.2. Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego.

Wykonawca pragnie poinformować, że w procesie ładowania to pojazd jest jednostką zarządzającą, natomiast stacja jest jednostką zarządzaną. Stacja nie ma możliwości mechanicznego zablokowania pojazdu. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający rozumie i akceptuje fakt przytoczony powyżej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 46

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

Stacja ładowania - pantografowa, pkt. 1.2. Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego.

Prosimy o potwierdzenie, że zdalny odczyt zużycia energii wyjściowej (zgodnie z OCPP) spełni wymagania Zamawiającego.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 47

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

Stacja ładowania - pantografowa, pkt. 1.2. Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego.

Prosimy o potwierdzenie, że wystarczającym dla Zamawiającego będzie, jeśli za pomocą lokalnego interfejsu będzie możliwy odczyt wartości energii przekazanej jedynie w czasie bieżącej transakcji. Wartości energii skumulowanych per pojazd (wartości historyczne) są przesyłane i przechowywane na serwerze (zgodnie z OCPP).

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 48

Stacja ładowania - pantografowa, pkt. 1.2. Parametry elektryczne stacji ładowania pantografowego.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający odłączenie zasilania rozumie, jako wyłączenie możliwości ładowania pojazdów. W tym przypadku po wciśnięciu przycisku awaryjnego stacja staje się nieoperacyjna i żaden pojazd nie ma możliwości ładowania. Nadal podtrzymywana jest elektronika stacji, która pozwoli na zdalne podłączenie się do stacji serwisantów i przeprowadzenie ewentualnych procesów serwisowych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 49

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

Stanowiska wolnego ładowania, pkt. 2.2. Parametry elektryczne stanowisk wolnego ładowania:

Wykonawca pragnie poinformować, że w procesie ładowania to pojazd jest jednostką zarządzającą, natomiast stacja jest jednostką zarządzaną. Stacja nie ma możliwość mechanicznego zablokowania pojazdu. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający rozumie i akceptuje fakt przytoczony powyżej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 50

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów

Stanowiska wolnego ładowania, pkt. 2.2. Parametry elektryczne stanowisk wolnego ładowania:

System zarządzania i monitorowania stacjami ładowania, który zamierza dostarczyć Oferent, 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:

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

Pytanie nr 51

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów

Informacje dodatkowe, pkt. 3.1. Informacje dodatkowe

a) Oferent 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 wymagania.

b) W przeciwnym razie prosimy o informację czy wystarczającym dla Zamawiającego będzie dostarczenie funkcjonalności umożliwiającej wygenerowanie raportów energii pobranej przez stacje ładowania w czasie procesów ładowania i raportów energii oddanych do pojazdów z podziałem na stacje ładowania lub pojazdy?

c) Oferent pragnie zauważyć, że z technicznego punktu widzenia nie jest możliwe zaoferowanie Systemu, który będzie w stanie gromadzić i zbierać dane BEZTERMINOWO. Oznaczałoby to, że dysk serwera musi mieć nieskończoną pamięć co jest fizycznie niemożliwe. Prosimy o określenie minimalnego czasu przechowywania danych historycznych.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że wystarczającym dla Zamawiającego będzie dostarczenie funkcjonalności umożliwiającej wygenerowanie raportów energii pobranej przez stacje ładowania w czasie procesów ładowania i raportów energii oddanych do pojazdów z podziałem na stacje ładowania lub pojazdy. Zamawiający wyjaśnia, iż wymaga, aby minimalny czas przechowywania danych historycznych wynosił 5 lat.

Pytanie nr 52

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów. Informacje dodatkowe, pkt. 3.1. Informacje dodatkowe.

a) Oferent informuje, że zgodnie z OCPP informacje o mocy wejściowej mogą być pokazywane jedynie w trakcie transakcji. Czy spełnia to oczekiwania Zamawiającego?

b) możliwość zdalnego 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 podtrzymuje wymagania zawarte w pkt 3.1 Informacje dodatkowe w załączniku 1C-Parametry systemów ładowania autobusów w zakresie dotyczącym zapytania.

Pytanie nr 53

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów. Informacje dodatkowe, pkt. 3.1. Informacje dodatkowe.

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 dopuszcza zastosowanie osobnego urządzenia w postaci routera pod warunkiem umieszczenia go wewnątrz ładowarki oraz spełnienia wszystkich funkcjonalności opisanych w OPZ w zakresie łączności.

Pytanie nr 54

SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 1.

a) 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. Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem wymagań Zamawiającego będzie system, który obsłuży 15 punktów ładowania (jak wskazano w dokumentacji) z możliwością wykupienia rozszerzenia licencji o kolejne punkty w przyszłości.

b) Czy Zamawiający uzna wymóg za spełniony, jeśli dostarczone zostanie rozwiązanie, w którym konsola systemu jest zaimplementowana w technologii Web (JavaScript), które do pobierania danych z serwera wykorzystuje technologię RESTfull API? Powyższe oznacza, że konsola może być uruchamiana także na urządzeniach mobilnych bez konieczności instalowania dodatkowego oprogramowania. Wykonawca pragnie natomiast zwrócić uwagę na fakt, iż aplikacja uruchamiana na urządzeniach o małych ekranach (na urządzeniach mobilnych) może mieć ograniczone przez działanie z uwagi na wielkość ekranu.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający podtrzymuje wymagania zawarte w pkt 1 System Monitorowania Infrastruktury ładowania w załączniku 1C.

Pytanie nr 55

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 4.

Oferent 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 negatywnie na koszty projektu lub uniemożliwi złożenie oferty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że udostępnienie dwóch oddzielnych systemów (1. do monitorowania stacji ładowania; 2. do obsługi zgłoszeń) spełni oczekiwania Zamawiającego.

Pytanie nr 56

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 10. 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 informuje, że dopuszcza, aby komunikacja pomiędzy stacją ładowania a serwerem odbywała się poprzez LAN lub WiFi, natomiast koszty ewentualnego dostosowania istniejącej sieci LAN/WiFi będzie zobowiązany sfinansować Wykonawca.

Pytanie nr 57

SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 11. 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 podtrzymuje w całości wymogi zawarte w treści pkt 11 Załącznika 1C (System monitorowania infrastrukturą ładowania).

Pytanie nr 58

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 16.

Oferent 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 negatywnie na koszty projektu lub uniemożliwi złożenie oferty.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że udostępnienie dwóch oddzielnych systemów (1. do monitorowania stacji ładowania; 2. do obsługi zgłoszeń) spełni oczekiwania Zamawiającego.

Pytanie nr 59

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 12...

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie jest w stanie udzielić odpowiedzi, gdyż Oferent nie sformułował treści pytania.

Pytanie nr 60

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 19.

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 wskazała 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 oferent 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 informuje, że proponowane przez Oferenta rozwiązanie spełnia oczekiwania Zamawiającego.

Pytanie nr 61

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 21.

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

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że w całości podtrzymuje zapisy zawarte w pkt 21 załącznika 1C dot. Systemu monitorowania infrastruktury ładowania.

Pytanie nr 62

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 23.

Prosimy o informację 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 informuje, że rozwiązanie opisane przez Oferenta spełnia oczekiwania Zamawiającego.

Pytanie nr 63

SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 24.

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:

- 1) Zamawiający nie dopuszcza rozwiązań proponowanego przez Oferenta;
- 2) Zamawiający potwierdza, że poprzez "parametry elektryczne dla pojazdu" rozumie napięcie, natężenie i moc ładowania.

Pytanie nr 64

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 28.

Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem wymagań Zamawiającego będzie dostęp do aplikacji typu „klient” wykonanej w technologii webowej.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, że proponowane przez oferenta rozwiązanie spełnia oczekiwania Zamawiającego.

Pytanie nr 65

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 30.

Prosimy o potwierdzenie, że deklaracja producenta w zakresie potwierdzenia zgodności oprogramowania z protokołem OCPP 1.6-J będzie wystarczająca.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, że deklaracja producenta w zakresie potwierdzenia zgodności oprogramowania z protokołem OCPP 1.6-J będzie wystarczająca.

Pytanie nr 66

Dotyczy: Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 31.

a) Prosimy o rozważenie złagodzenia zapisu dot. bezpłatnych aktualizacji systemu przez 10 lat. Koszty maintenance stanowią wysoki procent kosztów samego oprogramowania. Żądanie aktualizacji przez tak długi okres czasu mocno podniesie koszty całego projektu.

b) Prosimy o wskazanie maksymalnej liczby godzin wsparcia przy opracowywaniu nowych szablonów zestawień. Prosimy o potwierdzenie, że wsparcie zdalne (online lub telefoniczne) jest wystarczające. W przeciwnym razie prosimy także o wskazanie maksymalnej liczby wyjazdów w celu udzielenia wsparcia na miejscu.

Odpowiedź Zamawiającego:

- 1) Zamawiający wyjaśnia, iż podtrzymuje wymagania dot. okresu wsparcia serwisowego;
- 2) Zamawiający informuje, iż nie jest w stanie określić maksymalnej liczby godzin wsparcia przy opracowywaniu nowych szablonów zestawień. Informuje jednocześnie, że liczba nowych szablonów wynosi maksymalnie 10 szt. Zamawiający wyjaśnia, iż wsparcie zdalne (online lub telefoniczne) będzie wystarczające.

Pytanie nr 67

SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 34.

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:

- 1) Zamawiający informuje, iż nie wyraża zgody, aby System Monitorowania i Zarządzania Stacjami Ładowania został zainstalowany na serwerze zewnętrznym (w chmurze);
- 2) tak, Zamawiający udostępni Wykonawcy połączenie z wykorzystaniem klienta OpenVPN służące do zdalnego łączenia się wykonawcy z serwerem Zamawiającego;
- 3) tak, Zamawiający zapewni niezbędne pomieszczenie (serwerownię), miejsca w szafie RACK oraz sieciowe urządzenia brzegowe.

Pytanie nr 68

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 36.

Prosimy o potwierdzenie, że w przypadku instalacji systemu w chmurze, dostawa serwera fizycznego nie jest wymagana.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, iż wymaga instalacji systemu na dostarczonym serwerze opisanym w pkt. 36 załącznika 1C.

Pytanie nr 69

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 37.

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 informuje, że wymaga dostarczenia urządzenia zasilania awaryjnego oraz informuje, że Zamawiający nie udostępni maszyny wirtualnej.

Pytanie nr 70

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 46.

Prosimy o potwierdzenie, że umożliwienie odczytu energii wejściowej (AC) stacji ładowania oraz energii wyjściowej (licznik DC) spełni wymagania Zamawiającego w zakresie uwzględniania rzeczywistej sprawności systemu. W przeciwnym razie prosimy o doprecyzowanie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zgodnie pkt 46 Załącznika 1C - Parametry systemów ładowania autobusów wymaga rozliczania zużycia energii z podziałem na poszczególne pojazdy z uwzględnieniem rzeczywistej sprawności systemu, z przydzieleniem zużycia energii podczas ładowania na poszczególne pojazdy.

Pytanie nr 71

SYSTEM MONITOROWANIA INFRASTRUKTURY ŁADOWANIA, pkt. 49.

Prosimy o potwierdzenie, że spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie, jeśli stacja ładowania będzie umożliwiała przeprowadzanie 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 wymóg zawarty w treści zapisu pkt 49 w części dot. systemu monitorowania infrastruktury ładowania.

Pytanie nr 72

Załącznik nr 1C - Parametry systemów ładowania autobusów.

1. Stacja ładowania – pantografowa, 1.1. Wymagania ogólne.

Aby zapewnić możliwość rozbudowy infrastruktury stanowiska ładowania pantografowego o dodatkową drugą platformę ładowania, Wykonawca może w przypadku potrzeby rozbudowy zaproponować postawienie obok drugiego masztu z platformą zwróconą w przeciwnym kierunku oraz dostawienie

kolejnej jednostki zasilającej nowy maszt. Rozwiązanie to umożliwi ładowanie dwóch pojazdów jednocześnie, stojących obok siebie. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający akceptuje takie rozwiązanie.

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