

Przemyśl, 01.09.2022 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. 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), informuje o otrzymanych wnioskach o wyjaśnienie treści SWZ oraz o udzielanych wyjaśnieniach.

### Pytanie nr 1

W załączniku 1A do opisu autobusu elektrycznego w punkcie 4.5 Zamawiający opisuje system gaszenia i detekcji. Konieczność zamontowania układu gaszenia wymaga dyrektywa 107R dla homologacji autobusów elektrycznych w przypadku zastosowania dodatkowego ogrzewania spalinowego. Posiadając system gaszenia możemy chronić inne elementy znajdujące się w tzw. komorze silnikowej. Czy zamawiający rozważy, aby chronić inne elementy znajdujące się w komorze silnikowej autobusu tym samym systemem gaszenia? Autobusy elektryczne wyposażone są w magazyny energii, które mogą być źródłem pożaru i niekontrolowanego wybuchu nie tylko podczas jazdy autobusu, jak również podczas ładowania baterii.

### Odpowiedź Zamawiającego:

Tak, Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, które chroni również inne elementy znajdujące się w komorze silnikowej autobusu, jednak nie precyzuje jakie mają to być elementy. To Wykonawca, ewentualnie Producent autobusu powinien zdecydować jakie inne elementy należy chronić.

### Pytanie nr 2

*Czy zamawiający rozważy wyposażenie autobusów elektrycznych w system ochrony baterii trakcyjnej?*

### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie rozważa wyposażenia autobusów elektrycznych w system ochrony baterii trakcyjnej, ponieważ każda bateria powinna posiadać już swój własny system chroniący przed wzrostem temperatury.

### Pytanie nr 3

Z uwagi na szeroki zakres części 1 postępowania obejmujący zmianę warunków przyłączenia z PGE, wszystkie uzgodnienia, pozwolenia, szeroki zakres robót budowlanych i elektrycznych wnioskujemy o wydłużenie terminu realizacji do 18 miesięcy od daty podpisania umowy.

### Odpowiedź Zamawiającego:

Nie, Zamawiający nie przewiduje wydłużenie terminu realizacji jakiegokolwiek części z zakresu zamówienia ponad 360 dni.

### Pytanie nr 4

Proszę o określenie wymaganego okresu gwarancji dla dostarczonych stacji ładowania.

### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający określa wymagany okres gwarancji dla dostarczonych stacji ładowania, jako równy deklarowanemu czasowi gwarancji całopojazdowej przez Wykonawcę.

### Pytanie nr 5

W zakresie wymagań opisanych w załączniku nr 1C do SWZ dla ładowarek wolnych: Wymagania ogólne: Punkt 1 – Proszę o jednoznaczne wyjaśnienie co Zamawiający rozumie pod nazwą stacja ładowania. Czy Zamawiający wymaga dostarczenia 8 ładowarek, każda o mocy wyjściowej 40kW czy dopuści również dostawę 4 ładowarek 80kW, dwuwyjściowych, gdzie z każdego wyjścia ładowarki moc dostępna to 40kW (zgodnie ze schematem z załącznika 1B – strona 11?)

### Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z obowiązującą nomenklaturą wynikająca z ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych – poprzez pojęcie „stacja ładowania” Zamawiający rozumie, że stacja ładowania jest to „urządzenie umożliwiające ładowanie pojedynczego pojazdu elektrycznego, pojazdu hybrydowego i autobusu zeroemisyjnego oraz miejsce, w którym wymienia się lub ładuje akumulator służący do napędu tego pojazdu”.

Jednocześnie, Zamawiający dopuszcza m.in. dostawę stacji ładowania w zaproponowanej konfiguracji zwracając uwagę na potrzebę spełnienia przez Wykonawcę parametru funkcjonalnego w postaci dostawy 8 stanowisk „wolnego” ładowania autobusów wraz z niezbędną infrastrukturą, zapewniającą ładowanie typu plug-in minimum ośmiu autobusów jednocześnie o znamionowej mocy wyjściowej nie mniejszej niż 40kW dla każdego punktu.

**Pytanie nr 6**

Punkt 11 - Proszę o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli pisząc o rozbudowie systemu w przyszłości? Na czym taka rozbudowa miałaby polegać?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Poprzez rozbudowę systemu Zamawiający rozumie możliwość zwiększenia np. wyjściowej mocy ładowania pojazdów lub możliwości obsługi większej liczby pojazdów jednocześnie.

**Pytanie nr 7**

Punkt 16 - W przypadku dopuszczenia ładowarek 80kW, czy Zamawiający dopuści wymiary ładowarki 1600x1500x800mm.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Z uwagi na zabudowę lokalną, Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wymiarów dostarczanych urządzeń ponad te, które wynikają z pierwotnych zapisów. Podtrzymujemy zapisy SWZ.

**Pytanie nr 8**

Punkt 19 - Czy Zamawiający dopuści poziom hałasu do 70dB?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Z uwagi na uwarunkowania zabudowy lokalnej jak również dostęp osób postronnych do otoczenia infrastruktury ładowania, Zamawiający nie dopuszcza urządzenia o poziomie hałasu większego niż w pierwotnych założeniach.

**Pytanie nr 9**

Punkt 21 - Proszę o wyjaśnienie czy zapis tego punktu dotyczy podwójnej ładowarki 80kW, który w sposób dynamiczny powinna zmienić moc ładowania pomiędzy 1x80kW a 2x40kW?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający określił, że stacja ładowania musi być wyposażona w dynamiczny podział mocy umożliwiając ładowanie wielu pojazdów w tym samym czasie z optymalną mocą i minimalizując niewykorzystaną moc w stacji ładowania poprzez automatyczną kontrolę i zmianę poziomu mocy ładowania w poszczególnych punktach bez przerywania procesu ładowania.

Wskazany w zapytaniu podział mocy pomiędzy 1x80kW a 2x40kW jest dopuszczalny, ale wg Zamawiającego nie jedyny, bowiem wg Zamawiającego wskazanego powyżej podziału nie należy traktować, jako dynamiczny, a jako sekwencyjny i określony wg jasno ustalonego podziału.

**Pytanie nr 10**

Punkt 25 - Proszę o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli pisząc o „możliwości automatycznej zmiany mocy ładowania (in plus) względem maksymalnych oczekiwanych prądów przez pojazd elektryczny”?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, iż pisząc o „możliwości automatycznej zmiany mocy ładowania (in plus) względem maksymalnych oczekiwanych prądów przez pojazd elektryczny” ma na myśli m.in. przykład zastosowania dynamicznego podziału mocy umożliwiającego ładowanie wielu pojazdów w tym samym czasie z optymalną mocą i minimalizując niewykorzystaną moc w stacji ładowania poprzez automatyczną kontrolę i zmianę poziomu mocy ładowania w poszczególnych punktach bez przerywania procesu ładowania.

**Pytanie nr 11**

Punkt 26 - Czy Zamawiający dopuści komunikację ładowarki z systemem zarządzania zgodnie z protokołem OCPP 1.6?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Mając na względzie intensywny rozwój technologii w przedmiotowej materii oraz fakt, iż dostarczone przez Wykonawcę rozwiązanie ma na celu długoterminowe działanie u Zamawiającego, Zamawiający oczekuje dostawy urządzeń zgodnych z protokołem komunikacyjnym OCPP 2.0 jako pierwotnym i kluczowym.

**Pytanie nr 12**

Punkt 28 - Czy wymóg budowy modułowej dotyczy ładowarki 40kW czy 80kW?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Wymóg budowy modułowej stacji ładowania dotyczy wszystkich stacji ładowania dostarczanych przez Wykonawcę w ramach przedmiotowego postępowania.

**Pytanie nr 13**

Punkt 30e - czy zamiast uchwyty sprężynowego podtrzymujące kable, Zamawiające dopuści dedykowany wieszak ze stali nierdzewnej?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza dostawę dedykowanego wieszaka ze stali nierdzewnej, pod warunkiem, że rozwiązanie to zachowa (analogicznie jak dla uchwyty sprężynowego) podtrzymującego kabel funkcje i zastosowanie, w tym przede wszystkim odpowiednią sprężystość, wygodę użytkownika i dostępność.

**Pytanie nr 14**

Punkt 30f - czy zamiast licznika zgodnego z wymogami PGE S.A. zamawiający dopuści zastosowanie w ładowarkach liczników zgodnych z normą MID.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza dostawę licznika zgodnego z normą MID.

**Pytanie nr 15**

Punkt 33 - Prosimy o potwierdzenie, że pisząc o tym, iż stacje ładowania mają być zgodne z VDV261 Zamawiający rozumie i akceptuje, iż stacje ładowania będą jedynie pełniły funkcję pomostu (bridge)

między pojazdem a serwerem usługi VDV261. Prosimy o potwierdzenie, że serwer usługi VDV261 nie jest częścią zakresu tej dostawy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zgodnie z wymaganiami (określonymi w OPZ zał. 1C pkt 32.) Zamawiający oczekuje dostawy stacji ładowania oraz stosownego oprogramowania umożliwiającego korzystanie usługi VAS, która jest opisana w VDV261.

**Pytanie nr 16**

Punkt 33 – proszę o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli łączność z wykorzystaniem VPN?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający oczekuje aktualizacji oprogramowania z poszanowaniem nieprzerwanej pracy operatora Zamawiającego. Zamawiający oczekuje, że taka aktualizacja realizowana będzie z uwzględnieniem najwyższego poziomu bezpieczeństwa w przedmiotowym zakresie przy zachowaniu najwyższych standardów umożliwiających uniknięcie niepożądanych zdarzeń, wobec czego nie wnika, czy łączność będzie z wykorzystaniem VPN, dedykowanego APN czy PROXY, czy też poprzez inne narzędzie zapewniające odpowiednie bezpieczeństwo pracy.

**Pytanie nr 17**

Punkt 38 – prosimy o potwierdzenie, że czasy reakcji dotyczą dni roboczych tzn. od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem świąt i dni ustawowo wolnych od pracy. Prosimy również o zmianę oczekiwanych terminów napraw na następujące:

- i. Zdalna diagnostyka - 1 dzień roboczy,
- ii. Ostateczna naprawa - do 7 dni roboczych (a w przypadku naprawy do 48h nie ma konieczności dostarczania ładowarki zastępczej).

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Czasy reakcji dotyczą każdego dnia tygodnia, tj. 365 dni w roku. Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę oczekiwanych terminów napraw i pozostawia pierwotnie zaproponowane jako wiążące.

**Pytanie nr 18**

zał. 1C: Wymagane parametry elektryczne: Punkt 5 i punkt 6 - proszę o dopuszczenie OCPP 1.6,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Mając na względzie intensywny rozwój technologii w przedmiotowej materii oraz fakt, iż dostarczone przez Wykonawcę rozwiązanie ma na celu długoterminowe działanie u Zamawiającego, Zamawiający oczekuje dostawy urządzeń zgodnych z protokołem komunikacyjnym OCPP 2.0 jako pierwotnym i kluczowym.

**Pytanie nr 19**

Punkt 7 - Prosimy o zmianę napięcia wyjściowego do układów obecnie dostępnych na rynku tzn. napięcie wyjściowe od 200 do 800V DC, napięcie maksymalne: 800V DC.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Mając na względzie fakt, iż Zamawiający zakłada długoterminowe wykorzystywanie urządzeń w zastosowaniu z różnego rodzaju pojazdami, Zamawiający pozostawia przedmiotowy zakres napięć na poziomie wskazanym w pierwotnym ogłoszeniu, bowiem zgodnie z ogólnodostępnymi informacjami wymagane parametry są powszechnie znanymi rozwiązaniami na rynku.

**Pytanie nr 20**

W zakresie wymagań opisanych w załączniku nr 1C do SWZ dla ładowarek szybkich: Wymagania ogólne: Punkt 3 - proszę o potwierdzenie, że ładowarka (zgodnie z załącznikiem 1B) powinna być zasilana z sieci niskiego napięcia 3x400V (ze istniejące stacji transformatorowe, z sekcji niskiego napięcia),

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że ładowarka (zgodnie z załącznikiem 1B) powinna być zasilana z sieci niskiego napięcia 3x400V (z istniejącej stacji transformatorowej, z sekcji niskiego napięcia).

**Pytanie nr 21**

Punkt 7 - proszę o informację, w jakim zakresie Zamawiający przewiduje rozbudowę stacji pantografowych w przyszłości?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Poprzez rozbudowę systemu Zamawiający rozumie możliwość zwiększenia np. wyjściowej mocy ładowania pojazdów lub możliwości obsługi większej liczby pojazdów jednocześnie.

**Pytanie nr 22**

Punkt 19 i 20 - w związku faktem, iż w zakresie postępowania jest uzyskanie pozwolenia na budowę, proszę o informację czy Zamawiający dopuści inne wymiary stacji oraz masztu z pantografem?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający nie dostrzega związku między uzyskaniem pozwolenia na budowę a wymiarami urządzeń, wobec czego wymiary urządzeń pozostają bez zmian.

**Pytanie nr 23**

Punkt 22 - proszę o wyjaśnienie co Zamawiający ma na myśli pisząc „kolejkowanie” procesu ładowania?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Poprzez kolejkowanie procesu ładowania Zamawiający ma na myśli, możliwość zaplanowania procesów ładowania dla wybranych pojazdów wg określonych w drodze odrębnych ustaleń parametrów i zmiennych operacyjnych.

**Pytanie nr 24**

zał. 1C: Wymagane parametry elektryczne: Punkt 5 i 6 oraz 9 - proszę o dopuszczenie OCPP 1.6,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Mając na względzie intensywny rozwój technologii w przedmiotowej materii oraz fakt, iż dostarczone przez Wykonawcę rozwiązanie ma na celu długoterminowe działanie u Zamawiającego, Zamawiający oczekuje dostawy urządzeń zgodnych z protokołem komunikacyjnym OCPP 2.0 jako pierwotnym i kluczowym.

**Pytanie nr 25**

Punkt 8 - proszę o wyjaśnienie jaki dynamiczny podział mocy Zamawiający ma na myśli, jeśli ładowarka (na tym etapie) ma współpracować z jednym pantografem.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający określił, że stacja ładowania musi być wyposażona w dynamiczny podział mocy umożliwiający ładowanie wielu pojazdów w tym samym czasie z optymalną mocą i minimalizując niewykorzystaną moc w stacji ładowania poprzez automatyczną kontrolę i zmianę poziomu mocy ładowania w poszczególnych punktach bez przerywania procesu ładowania. W obecnym postępowaniu przedmiotem zamówienia jest faktycznie tylko po 1 szt. pantografu dla obu lokalizacji. Wspomniany podział mocy znajdzie zastosowanie dopiero w przyszłości.

**Pytanie nr 26**

Punkt 19 - prosimy o zmianę na 1 kabel CCS typu 2 zabudowany w ładowarce + ewentualnie dodatkowy rezerwowy kabel dostarczony wraz z ładowarką,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza opisane rozwiązanie.

**Pytanie nr 27**

Punkt 22 - czy Zamawiający dopuści stację ładowania chłodzoną powietrzem z wykorzystaniem wentylatorów zabudowanych wewnątrz ładowarki,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza zmianę technologiczną chłodzenia stacji ładowania na chłodzenie powietrzem z wykorzystaniem wentylatorów zabudowanych wewnątrz ładowarki. Powyższa zmiana nie może obniżyć wydajności i skuteczności ładowania oraz musi pozostać bez wpływu na głośność pracy urządzenia.

**Pytanie nr 28**

Punkt 23 - prosimy o zmianę napięcia wyjściowego do układów obecnie dostępnych na rynku tzn. napięcie wyjściowe od 200 do 800V DC,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Mając na względzie fakt, iż Zamawiający zakłada długoterminowe wykorzystywanie urządzeń w zastosowaniu z różnego rodzaju pojazdami, Zamawiający pozostawia przedmiotowy zakres napięć na poziomie wskazanym w pierwotnym ogłoszeniu, bowiem zgodnie z ogólnodostępnymi informacjami wymagane parametry są powszechnie znanymi rozwiązaniami na rynku.

**Pytanie nr 29**

Punkt 27 - proszę o wyjaśnienie, jak w praktyce Zamawiający oczekuje rozwiązania. Czy Zamawiający oczekuje stacji 300kW, która z taką mocą ładuje autobusy? Proszę o informację, czy moc np. 60kW spełni oczekiwania Zamawiającego na moc dla każdego punktu z terminala ładowania komercyjnego?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zgodnie z wymaganiami Zamawiającego oczekiwanym jest, że z terminala komercyjnego ładowane będą pojazdy maksymalnymi mocami charakterystycznymi dla interfejsu ładowania CCS-2 (Combo 2) zgodnie z IEC 62196-3 lub równoważnego. Wobec czego przyjęcie rozwiązania ładowania o mocy 60kW jest niedopuszczalne.

**Pytanie nr 30**

Punkt 29 - prosimy o zwiększenie poziomu hałasu do 70dB,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Z uwagi na uwarunkowania zabudowy lokalnej jak również dostęp osób postronnych do otoczenia infrastruktury ładowania, Zamawiający nie dopuszcza urządzenia o poziomie hałasu większego niż w pierwotnych założeniach.

**Pytanie nr 31**

Punkt 30 - czy zamiast licznika zgodnego z wymogami PGE S.A. zamawiający dopuści zastosowanie w ładowarkach liczników zgodnych z normą MID,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza dostawę licznika zgodnego z normą MID.

**Pytanie nr 32**

Punkt 33 - prosimy o dopuszczenie OCPP 1.6,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Mając na względzie intensywny rozwój technologii w przedmiotowej materii oraz fakt, iż dostarczone przez Wykonawcę rozwiązanie ma na celu długoterminowe działanie u Zamawiającego, Zamawiający oczekuje dostawy urządzeń zgodnych z protokołem komunikacyjnym OCPP 2.0 jako pierwotnym i kluczowym.

**Pytanie nr 33**

Punkt 40 - czy zamiast uchwyty sprężynowego Zamawiający dopuści zastosowanie wieszaka ze stali nierdzewnej?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający dopuszcza dostawę dedykowanego wieszaka ze stali nierdzewnej, pod warunkiem, że rozwiązanie to zachowa (analogicznie jak dla uchwytu sprężynowego) pod-trzymującego kabel funkcje i zastosowanie, w tym przede wszystkim odpowiednią sprężystość, wygodę użytkowania i dostępność.

**Pytanie nr 34**

W zakresie wymagań opisanych w załączniku nr 1C do SWZ dla systemu monitorowania: Punkt 6 - proszę o dopuszczenie OCPP 1.6,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Mając na względzie intensywny rozwój technologii w przedmiotowej materii oraz fakt, iż dostarczone przez Wykonawcę rozwiązanie ma na celu długoterminowe działanie u Zamawiającego, Zamawiający oczekuje dostawy urządzeń zgodnych z protokołem komunikacyjnym OCPP 2.0 jako pierwotnym i kluczowym.

**Pytanie nr 35**

Punkt 7 - Prosimy o potwierdzenie, że pisząc o tym, iż stacje ładowania mają być zgodne z VDV261 Zamawiający rozumie i akceptuje, iż stacje ładowania będą jedynie pełniły funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi VDV261. Prosimy o potwierdzenie, że serwer usługi VDV261 nie jest częścią zakresu tej dostawy.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zgodnie z wymaganiami Zamawiający oczekuje dostawy stacji ładowania oraz stosownego oprogramowania umożliwiającego korzystanie usługi VAS, która jest opisana w VDV261.

**Pytanie nr 36**

Punkt 9 - proszę o wyjaśnienie, jakiej dokładnie funkcjonalności wymaga Zamawiający publikując ten punkt wymagań,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający wyjaśnia, że opisana funkcjonalność w punkcie 9. zakłada dostarczenie inteligentnego i intuicyjnego systemu do zarządzania flotą pojazdów elektrycznych i stacji ładowania w celu optymalizacji kosztów utrzymania i wprowadzenia transportu niskoemisyjnego przez Operatora Zamawiającego. Dostarczony system ma oferować kompleksowe rozwiązania w zakresie ładowania pojazdów elektrycznych, począwszy od wysokiej jakości i wydajności, niezawodne stacje szybkiego ładowania prądem stałym z doskonałą łącznością, po innowacyjne systemy ładowania autobusów elektrycznych na żądanie.

System ma odbierać dane przesyłane w czasie rzeczywistym za pośrednictwem interfejsu działającego online, który zapewnia podgląd bieżącej strategii ładowania pojazdów, m.in.:

- opracowanie odpowiedniej strategii wykorzystania dostępnych elementów infrastruktury służącej do ładowania,
- najbardziej efektywne wykorzystanie dostępnych ładowarek,
- stała kontrola pojemności i stanu akumulatorów elektrobusek i uwzględnienie ich w planowaniu kursów,
- monitoring wykorzystania dostępnej mocy ładowarek,
- przygotowanie pojazdu do jazdy (w systemie just-in-time): eliminacja zbędnego, zbyt wczesnego rozgrzewania przed rozpoczęciem kursu (które oznacza wzrost zużycia energii) lub po jego rozpoczęciu (co oznaczałoby stratę aktywnej energii),
- prognozowanie całkowitego dziennego zapotrzebowania na energię elektryczną na podstawie danych dotyczących pojazdu oraz temperatury zewnętrznej,
- bilansowanie z bieżącym zasilaniem w energię elektryczną, w tym zasilaniem budynków i warsztatów.

**Pytanie nr 37**

Punkt 11 - proszę o jednoznaczne określenie, kto ma dostarczyć karty SIM do ładowarek. Zgodnie z wytycznymi z punktu 11 dla ładowarek szybkich pisze, że karty SIM dostarczy Zamawiający,

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający potwierdza, że dostawę kart SIM (w APN Zamawiającego) zapewni Zamawiający, natomiast obowiązkiem Wykonawcy jest ich implementacja i konfiguracja urządzeń z nich korzystających.

**Pytanie nr 38**

Punkt 13 - proszę o wyjaśnienie, co Zamawiający ma na myśli pisząc o funkcji inteligentnej dystrybucji energii.

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający określił, że stacja ładowania musi być wyposażona w dynamiczny podział mocy umożliwiający ładowanie wielu pojazdów w tym samym czasie z optymalną mocą i minimalizując niewykorzystaną moc w stacji ładowania poprzez automatyczną kontrolę i zmianę poziomu mocy ładowania w poszczególnych punktach bez przerywania procesu ładowania.

**Pytanie nr 39**

Dotyczy SWZ Załącznik nr 1A do SWZ: OPZ elektrobusek 12m Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym. Opis wymaganych parametrów pkt. 5.4. Czy Zamawiający dopuści gniazdo ładowania typu plug-in do podłączenia ładowarki umiejscowione po prawej stronie autobusu w okolicy pierwszej osi pojazdu (nie dalej niż 3200 mm od szyby czołowej), na wysokości 800 do 1600 mm (mierząc od podłoża) oraz na ścianie tylnej, poniżej szyby tylnej lub z prawej strony autobusu za tylną osią nie dalej niż 2500 mm od tylnej szyby autobusu?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

**Pytanie nr 40**

Dotyczy SWZ Załącznik nr 1A do SWZ: OPZ elektrobusey 12m. Rozdział I. Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów 12m o napędzie elektrycznym. Opis wymaganych parametrów pkt. 14.3. Czy Zamawiający dopuści autobus z zamontowanymi szczotkami chroniącymi boki autobusu przed zabrudzeniem tylko na osi pierwszej?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

**Pytanie nr 41**

Dotyczy SWZ Załącznik nr 2A do SWZ: OPZ CNG 12m. Rozdział I - Wymagania dotyczące parametrów techniczno - przewozowych autobusów CNG 12m. Opis wymaganych parametrów pkt. 16.3. Czy Zamawiający dopuści autobus z zamontowanymi szczotkami chroniącymi boki autobusu przed zabrudzeniem tylko na osi pierwszej?

**Odpowiedź Zamawiającego:**

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe zapisy SWZ.

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