

Gorzów Wlkp., 18.01.2021 r.

BZP.271.86.2020.AZ

**Wszyscy Wykonawcy
biorący udział w postępowaniu**

Dotyczy postępowania: Zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania dla Miasta Gorzowa Wlkp.

Na podstawie art. 38 ust. 1 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz. U. 2019r., poz. 1843) Zamawiający udziela odpowiedzi na pierwszą część pytań do treści SIWZ. Odpowiedzi na pozostałe pytania zostaną udzielone w terminie późniejszym.

Jednocześnie Zamawiający przesuwając termin składania ofert do dnia 11.02.2021 r. do godz. 10:00. Publiczne otwarcie ofert odbędzie się w dniu ich składania o godz. 10:30.

Pytanie 1

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.1.9/ 6.2.9/ 6.3.9 /:

Dostarczana stacja ładowania musi posiadać certyfikat wg. Światowych standardów typu TUV/DECRA CE

Wymóg przedstawienia certyfikatu akredytowanej jednostki może okazać się niemożliwy do spełnienia, gdyż uzyskanie certyfikatu trwa ponad 1 rok, tymczasem przedmiot zamówienia powinien zostać zrealizowany w terminie 14 miesięcy. W tym czasie uzyskanie certyfikatu może okazać się nie możliwe. Ponadto wymóg uzyskania certyfikatu wpłynie znacząco na zwiększenie oferowanej przez wykonawców ceny, bowiem w takiej sytuacji wykonawcy zmuszeni będą do wliczenia kosztów uzyskania certyfikacji do zaoferowanej ceny.

Przy tym Wykonawca wskazuje, że wystarczającym do wykazania spełnienia przez oferowane stacje ładowania norm i wymogów dyrektywy jest przedłożenie deklaracji zgodności producenta. Intencją Zamawiającego było zapewnienie, aby dostarczone stacje ładowania były zgodne z europejskimi standardami i normami. Zgodnie z powszechnie obowiązującym prawem, deklaracja zgodności stanowi kompletny dokument poświadczający, że dany wyrób odpowiada wymaganiom ściśle określonym w przepisach prawa, w tym zasadom bezpieczeństwa, ochrony zdrowia i środowiska.

Warto wskazać, że żaden przepis prawa nie uprawnia do żądania – oprócz deklaracji zgodności - certyfikatu wystawionego przez jednostkę certyfikującą, bowiem w obrocie rynkowym zgodność wyrobu z odpowiednimi normami i dyrektywami jest poświadczana w deklaracji zgodności. Wymóg przedstawienia dodatkowo certyfikatu jest więc daleko idący.

*Zgodnie z art. 40h ust. 1 ustawy o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2019 poz. 155) w przypadku, gdy osoba zobowiązana do przechowywania dokumentów związanych z oceną zgodności nie przedstawi tych dokumentów osobie kontrolującej lub z przedstawionych dokumentów nie wynika, że wyrób spełnia zasadnicze lub szczegółowe wymagania, **organ wyspecjalizowany może poddać wyrób badaniom lub zlecić ich przeprowadzenie akredytowanemu laboratorium w celu ustalenia, czy wyrób spełnia zasadnicze lub szczegółowe wymagania.** Z powyższego wynika, że właściwy organ w trakcie kontroli jakości wyrobów może zlecić właściwej jednostce wykonanie badań w celu stwierdzenia, czy wyrób spełnia normy określone w dyrektywie, przy czym jedynie, jeżeli z*

dokumentów wynika, że norm tych wyrób nie spełnia. Należy bowiem mieć na uwadze, że producent przed wystawieniem deklaracji zgodności, zobowiązany jest do przeprowadzenia odpowiednich badań i analiz oraz sporządzenia dokumentacji technicznej.

Końcowo wskazujemy, że zgodnie z § 20 rozporządzenia Ministra Energii z dnia 26 czerwca 2019 r. w sprawie wymagań technicznych dla stacji ładowania i punktów ładowania stanowiących element infrastruktury ładowania drogowego transportu publicznego (Dz.U. 2019 poz. 1316 z późn. zm.) do wniosku o przeprowadzenie badania, o którym mowa w § 17 pkt 1, eksponentujący dołącza:

- 1) opis techniczny urządzenia;
- 2) **deklarację zgodności, o której mowa w art. 5 pkt 19 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (Dz. U. z 2019 r. poz. 155);**
- 3) (...)

Tym samym również na etapie składania wniosku do UDT wymagana jest jedynie deklaracja zgodności, a nie certyfikat wystawiony przez jednostkę certyfikującą.

W związku z powyższym Zamawiający zwraca się z prośbą o wykreślenie zapisów dotyczących wymogu posiadania certyfikatu z dokumentacji.

Odpowiedź:

Przez posiadanie certyfikatu rozumie się między innymi przeprowadzenie procesu certyfikacji CE (Conformité Européenne), tj. procesu oceny zgodności parametrów produktu z wymogami określonymi w unijnych dyrektywach Nowego Podejścia tak aby wyrób mógł uzyskać znak „CE”. Procedura ta umożliwia dopuszczenie produktu do obrotu na terenie Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EEA).

Wymóg posiadania certyfikatu uznaje się zatem za spełniony gdy wyrób uzyska deklarację zgodności WE/UE co uprawnia go do oznakowania znakiem „CE”.

Pytanie 2

Dotyczy: PFU – Miasto i MZK, 6. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań techniczno-technologicznych, pkt 6.1.6: Zakres temperatury zewnętrznej: od -30°C do +55°C

Ze względu na warunki klimatyczne panujące w Polsce wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę zakresu temperatury zewnętrznej: **-25°C do +45°C**

Odpowiedź

Zamawiający dopuszcza zmianę zakresu temperatury zewnętrznej -25°C do +45°. W związku z tym wprowadza się następujące zmiany w treści PFU dla budowy trzech stacjonarnych stacji szybkiego ładowania wraz z zasilaniem energetycznym na pętlach autobusowych w Gorzowie Wielkopolskim.

1. Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. :Wymagania ogólne” ust. 1 ppkt. 6. na zapis o następującej treści:
„6. Zakres temperatury zewnętrznej: od -25°C do +45°C.”
2. Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. :Wymagania ogólne” ust. 2 ppkt. 6. na zapis o następującej treści:
„6. Zakres temperatury zewnętrznej: od -25°C do +45°C.”
3. Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. :Wymagania ogólne” ust. 3 ppkt. 6. na zapis o następującej treści:
„6. Zakres temperatury zewnętrznej: od -25°C do +45°C.”
4. Zmianie ulega zapis w pkt. 6.2. :Wymagane parametry elektryczne” ust. 1 ppkt. 23, wiersz 4 na zapis o następującej treści:
 - „temperaturą pracy w zakresie od -25°C do +45°C.”
5. Zmianie ulega zapis w pkt. 6.2. :Wymagane parametry elektryczne” ust. 2 ppkt. 23, wiersz 4 na zapis o następującej treści:
 - „temperaturą pracy w zakresie od -25°C do +45°C.”
6. Zmianie ulega zapis w pkt. 6.2. :Wymagane parametry elektryczne” ust. 3 ppkt. 23, wiersz 4 na zapis o następującej treści:
 - „temperaturą pracy w zakresie od -25°C do +45°C.”

Dla budowy stacji ładowania przy ul. Kostrzyńskiej parametru zakresu pracy temperatur - nie określano.

Pytanie 3

Dotyczy: PFU – Miasto i MZK, 6. Cechy obiektu dotyczące rozwiązań techniczno-technologicznych, pkt 6.1.13:

Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania :

wysokość: 1600 mm - 2100 mm

głębokość: 600 mm - 800 mm

Ze względu na ograniczenia konstrukcyjne wynikające z wymagań technicznych dotyczących ładowarek wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę maksymalnych wymiarów stacji ładowania:

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zmianę parametrów wielkości stacji ładowania. W związku z tym wprowadza się następujące zmiany w treści PFU dla budowy trzech stacjonarnych stacji szybkiego ładowania wraz z zasilaniem energetycznym na pętlach autobusowych w Gorzowie Wielkopolskim

1) Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. „Wymagania ogólne” ust. 1 ppkt. 13. na zapis o następującej treści:

13. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania:

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

2) Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. „Wymagania ogólne” ust. 2, ppkt. 13. na zapis o następującej treści:

13. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania:

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

3) Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. „Wymagania ogólne” ust. 3, ppkt. 13. na zapis o następującej treści:

13. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania:

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

Pytanie 4

Dotyczy: PFU – Miasto i MZK, 6.2 Wymagane parametry elektryczne pkt 23 (dotyczy wszystkich lokalizacji):

Platforma ładowania ma charakteryzować się następującymi parametrami:

· *maksymalne napięcie robocze do 1500 V DC,*

· *nominalne napięcie robocze 150 V -920 VDC,*

Ze względu na zakres napięcia, w którym pracuje ładowarka, ładowana bateria autobusowa oraz parametry techniczne dostępnych na rynku pantografów, wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę parametrów na:

· *maksymalne napięcie do 1270 V DC,*

· *nominalne napięcie robocze 150 V -900 V DC,*

Odpowiedź:

Proponowane przez Wykonawcę zakresy napięć mieszczą się w określonych przez Zamawiającego przedziałach.

Pytanie 5

Dotyczy: PFU – Miasto, 6.2 Cechy obiektu dotyczące rozwiązań techniczno-technologicznych, pkt 6.1.13:

Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania :

wysokość: 1600 mm - 2100 mm

głębokość: 600 mm - 800 mm

Ze względu na ograniczenia konstrukcyjne wynikające z wymagań technicznych dotyczących ładowarek wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę maksymalnych wymiarów stacji ładowania:

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zmianę parametrów wielkości stacji ładowania. W związku z tym wprowadza się następujące zmiany w treści PFU dla budowy trzech stacjonarnych stacji szybkiego ładowania wraz z zasilaniem energetycznym na pętlach autobusowych w Gorzowie Wielkopolskim:

1) Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. „Wymagania ogólne” ust. 1 ppkt. 13. na zapis o następującej treści:

13. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania :

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

2) Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. „Wymagania ogólne” ust. 2, ppkt. 13. na zapis o następującej treści:

13. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania:

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

3) Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. „Wymagania ogólne” ust. 3, ppkt. 13. na zapis o następującej treści:

13. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania:

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

Pytanie 6

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 5.3 (Stacja pantografowa): System komunikowania pomiędzy każdą stacją ładowania i autobusami musi odbywać się zgodnie ze standardami IEC 61851-1/23/24 / DIN 70121 / ISO15118.

Czy Zamawiający akceptuje rozwiązanie odwróconego pantografu zgodnego ze standardem OppCharge (<https://www.oppcharge.org/>), który jest zgodny z ACEA?" Jednocześnie Wykonawca wskazuje, że standard OppCharge jest obecnie jedynym uznanym na świecie standardem opisującym komunikację w ładowarkach z wykorzystaniem odwróconego złącza pantografowego. Wskazujemy jednocześnie, że standard OppCharge bazuje na ISO 15118 (wersji DIS)?

Odpowiedź:

Zgodnie z opisem zawartym w pkt. 5.3. „Opis oczekiwanej technologii” Zamawiający wymaga zastosowania technologii OppCharge czyli odwróconego (opadającego na pojazd) pantografu.

Pytanie 7

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 5.3 (Ogólne):

Każda stacja wyposażona powinna być w system monitorowania infrastruktury ładowania z wykorzystaniem protokołu OCPP za pośrednictwem serwera zarządzającego.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli stacje ładowania będą zgodne z wersją OCPP 1.6-J.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza spełnienie warunku z zastosowaniem protokołu OCPP w wersji 1.6-J.

Pytanie 8

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.1 / 15. (Stacja pantografowa):

Stanowisko automatycznego ładowania autobusów elektrycznych powinno być zdolne do rozbudowy o dodatkową drugą platformę ładowania i automatyczny system tzw. „kolejkowania” procesu ładowania pojazdu elektrycznego.

Prosimy o precyzyjny opis funkcjonalności i zasad działania systemu kolejkowania. Czy Zamawiający może potwierdzić, że opracowanie i wdrożenie systemu kolejkowania będzie przedmiotem odrębnego Zamówienia w przyszłości? System inteligentnego zarządzania procesem ładowania jest bardzo skomplikowany i wymaga ścisłej współpracy producentów systemów informacji pasażerskiej i ładowarek oraz samego Zamawiającego. Opis systemu przedstawiony przez Zamawiającego jest bardzo ogólny. Na jego podstawie nie jesteśmy w stanie ocenić potrzeb Zamawiającego oraz sporządzić rzetelnej oferty. Sugerujemy usunięcie tego zapisu.

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje stworzenia potencjalnej możliwości rozbudowy systemu w przypadku wybudowania drugiej/kolejnej platformy do ładowania i wdrożenia systemu kolejkowania. Zamawiający potwierdza zatem, że system kolejkowania nie jest objęty niniejszym zamówieniem.

Pytanie 9

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.2 / 5., PFU Stacje MZK/ 6.1 / 6. (Stacja pantografowa): Stacja ładowania musi posiadać certyfikat w zakresie DIN 70121

Każde z urządzeń ładowania musi posiadać certyfikat w zakresie DIN 70121.

Zdaniem Wykonawcy nie istnieją żadne oficjalne jednostki certyfikujące, poświadczające zgodność produktu z normą DIN 70121. Prosimy o usunięcie wymogu lub o wskazanie jednostki certyfikującej, która mogłaby wystawić odpowiedni certyfikat.

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje, aby każda stacja ładowania spełniała wymogi normy DIN 70121. Potwierdzenie spełnienia normy powinno być zawarte przez Wykonawcę w dokumentacji odbiorowej urządzeń tj. np. odpowiedniej karcie właściwości użytkowych każdego z urządzeń.

Pytanie 10

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.2 / 8. (Stacja pantografowa):

Stacja ładowania musi posiadać moduł łączności: GSM/ 3G/ Ethernet/ OCPP.

Wykonawca zwraca uwagę na to, że Zamawiający w wielu miejscach wymienia protokół komunikacji OCPP na równi z modułami łączności. OCPP nie jest modułem łączności, a protokołem komunikacyjnym. Prosimy o poprawę zapisów.

Odpowiedź:

Przytoczenie protokołu OCPP w opisie modułu łączności wskazuje na konieczność zastosowania tego protokołu w systemie łączności realizowanym przy pomocy danego modułu łączności.

Pytanie 11

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.3 / 6. (OCPP): Zdalny dostęp i możliwość zarządzania infrastrukturą za pośrednictwem aplikacji mobilnej,

Czy Zamawiający uzna wymóg za spełniony jeśli dostarczony zostanie rozwiązanie w którym konsola systemu jest zaimplementowana w technologii Web (JavaScript), które do pobierania danych z serwera wykorzystuje technologię RESTful API. Powyższe oznacza, że konsola może być

uruchamiana także na urządzeniach mobilnych bez konieczności instalowania dodatkowego oprogramowania.

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

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość dostarczenia konsoli systemu zaimplementowanej w technologii Web (JavaScript). Zamawiający dopuszcza również możliwość ograniczenia funkcjonalności działania aplikacji mobilnej w porównaniu z wersją stacjonarną. Należy jednak wziąć pod uwagę oczekiwane funkcjonalności aplikacji mobilnej, opisane w innych podpunktach PFU.

Pytanie 12

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.3 / 7. (OCPP):

Możliwość wysyłania alertów m.in. o awariach, braku połączenia ze stacją ładowania na adres mailowy, sms, aplikację mobilną (dowolna konfiguracja przez administratora),

Prosimy o informację czy Zamawiający uzna warunek wysyłania alertów o awariach na aplikację mobilną za spełniony, jeśli w aplikacji webowej będzie istniała możliwość podglądu listy historycznych alertów?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje funkcji wysyłania alertów m.in. o awariach, braku połączenia ze stacją ładowania na aplikację mobilną. Sama funkcja podglądu listy historycznych alertów w aplikacji mobilnej nie będzie spełnieniem warunku, który stawia Zamawiający.

Pytanie 13

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.3 / 8. (OCPP):

identyfikacja (autoryzacja) użytkownika systemu przy zastosowaniu integracji kart posiadanych przez zamawiającego,

Prosimy o potwierdzenie, że poprzez autoryzację użytkownika systemu przy zastosowaniu integracji kart posiadanych przez Zamawiającego, Zamawiający ma na myśli autoryzację procesu ładowania poprzez przyłożenie karty RFID do czytnika zlokalizowanego na stacji ładowania. Prosimy o wskazanie parametrów technicznych posiadanych przez Zamawiającego kart celem wyboru odpowiedniego urządzenia (czytnika).

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że parametry kart to 125KHz Unique.

Pytanie 14

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.3 / 9. (OCPP):

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 (application programming interface) do integracji z systemem Zamawiającego,

SiWZ dotyczy zakresu „Zakup nowych autobusów elektrycznych wraz z niezbędną infrastrukturą ładowania dla Miasta Gorzowa Wlkp.”. Wykonawca informuje, że co do zasady systemy bilingowe to osobne złożone systemy, które nie są częścią infrastruktury stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Prosimy o wykreślenie tego wymogu.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje oczekiwanie zastosowania systemu bilingowego z otwartym API.

Pytanie 15

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.3 / 10. (OCPP):

konieczność powiadomienia o zakończonym procesie ładowania poprzez email/sms, aplikację mobilną,

Prosimy o informację czy Zamawiający uzna warunek wysyłania powiadomień o zakończonym procesie ładowania na aplikację mobilną za spełniony, jeśli w aplikacji webowej będzie istniała możliwość podglądu listy historycznych transakcji wraz z datą i godziną zakończenia procesu ładowania?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje funkcji wysyłania powiadomień o zakończonym procesie ładowania na aplikację mobilną. Sama funkcja podglądu listy historycznych transakcji w aplikacji mobilnej nie będzie spełnieniem warunku, który stawia Zamawiający.

Pytanie 16

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.3 / 13., 14., 15 (OCP):

dostęp do modułu zarządzania utrzymaniem infrastruktury, w tym:

- baza alertów, komunikatów i zgłoszeń (tworzenie, realizacja, usuwanie wg uprawnień),
- realizacja zadań przez określony personel (przypisywanie zadań i rozliczanie z powierzonych zadań),
- historia przeprowadzonych serwisów, napraw, prac konserwacyjnych,
- statystyki obsługi błędów i utrzymania.

Wykonawca zwraca uwagę, że co do zasady istniejące na rynku systemy zarządzania zadaniami wyposażone w możliwość ich przypisywania, obsługę czy zarządzanie wg przypisanych uprawnień stanowią oddzielne, niezależne systemy, które nie są częścią (modułem) systemów do zarządzania i monitorowania stacji ładowania.

Prosimy o rozważenie usunięcia wymagań dot. modułu zarządzania utrzymaniem infrastruktury.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje oczekiwanie dostępu do modułu zarządzania utrzymaniem infrastruktury z opisanymi funkcjonalnościami.

Pytanie 17

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.3 / 16. (OCP):

Ponadto:

- wymagana zdolność zalogowania do systemu innych ładowarek zgodnych z OCP,

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje zdolności zalogowania do systemu ładowarek, które będą zgodne z OCP w tej samej wersji co wersja OCP systemu telemetrycznego?

Prosimy o określenie maksymalnej liczby ładowarek/punktów ładowania, które miałyby zostać w przyszłości podłączone do systemu dostarczonego w ramach niniejszego postępowania. Wykonawca zwraca uwagę, że cena systemu zależy w dużej mierze od liczby monitorowanych stacji ładowania ponieważ wpływa to bezpośrednio na ilość udzielanych licencji oraz na zasobożerność systemu (hardware). Zaoferowanie systemu, który posiada nieograniczoną licencję co do ilości monitorowanych stacji ładowania wiąże się z wyraźnym zwiększeniem kosztów.

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje zdolności zalogowania do systemu innych ładowarek zgodnych z OCP bez wskazywania wersji OCP. Zamawiający nie określa maksymalnej liczby ładowarek/punktów ładowania, jednakże cały system musi umożliwiać jego rozbudowę o kolejne punkty ładowania.

Pytanie 18

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.3 / 16. (OCP):

- wszystkie dane powinny być przechowywane na serwerach Zamawiającego,

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?

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.

W przypadku instalacji systemu na serwerach Zamawiającego, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający zapewni wszelkie niezbędne zasoby do prawidłowego działania i łączności z siecią dla prawidłowego działania systemu OCPP.

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:

Zamawiający dopuszcza możliwość udostępnienia Wykonawcy połączenia z wykorzystaniem klienta Open VPN służącego do zdalnego łączenia się Wykonawcy z serwerem Zamawiającego.

Zgodnie z wymogami określonymi w pkt 6.3 PFU wszystkie dane powinny być przechowywane na serwerach Zamawiającego, nie dopuszcza się zatem instalacji systemu na serwerze zewnętrznym. Zamawiający udostępni niezbędne pomieszczenie w celu posadowienia urządzenia serwerowego, zasilanie energetyczne, zabezpieczenie serwera UPS, dostęp do sieci internetowej oraz możliwość podłączenia się do przełącznika sieciowego.

Natomiast Wykonawca obowiązany będzie dostarczyć i zainstalować serwer oraz pozostałą niezbędną infrastrukturę teletechniczną do funkcjonowania stacji serwerowej.

Pytanie 19

Dotyczy: PFU Stacje miejskie/ 6.3 / (OCPP):

dostosowanie aplikacji do pełnej wymiany danych - zgodnie z wymogami dotyczącymi funkcjonalności oprogramowania - ze wszystkimi ładowarkami zgodnymi ze standardem OCPP

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający oczekuje zdolności zalogowania do systemu ładowarek, które będą zgodne z OCPP w tej samej wersji co wersja OCPP systemu telemetrycznego?

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje zdolności zalogowania do systemu ładowarek, które będą zgodne z protokołem OCPP bez wskazywania wersji czyli np. zarówno wersji 1.6 jak i nowszych wersji jak np. 2.0.

Pytanie 20

Dotyczy: PFU MZK/ 2.2 /2. /b) (Stacje wolne):

jedna stacja ładowania dwustanowiskowa o mocy ładowania w przedziale 90 kW ÷ 120 kW jednego autobusu z możliwością przełączenia na dwie ładowarki o mocy w przedziale 45 kW ÷ 60kW,

Prosimy o informację, czy Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli stacja ładowania będzie umożliwiała automatyczne (bez potrzeby ingerencji użytkownika) przełączanie trybu pracy z ładowarki jednowyjściowej (1x 90 - 120 kW) - w przypadku podłączenia jednego pojazdu, do trybu pracy ładowarki dwuwyjściowej (2x 45-60 kW) - w przypadku podłączenia dwóch pojazdów.

Odpowiedź:

Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli stacja ładowania będzie umożliwiała przełączanie trybu pracy z ładowarki jednowyjściowej (1x 90 - 120 kW) , do trybu pracy ładowarki dwuwyjściowej (2x 45-60 kW).

Pytanie 21

Dotyczy: PFU Stacje MZK/ 6.1 /7 (Stacje wolne):

Należy zastosować komunikację z dowolnym systemem zarządzania stacjami ładowania zgodną z OCPP ver.1.6 lub nowszą (Open Charge Point Protocol) – umożliwiającą połączenie i wymianę danych.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli stacje ładowania będą umożliwiały podłączenie do dowolnego systemu zarządzania stacjami zgodnego z OCPP ver. 1.6-J.

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje zastosowania systemu komunikacji opartego na protokole OCPP w ver. 1.6 lub nowszej czyli również z potencjalną możliwością przyłączenia urządzeń wykorzystujących nowszą wersję protokołu jak np. 2.0.

Pytanie 22

Dotyczy: PFU Stacje MZK/ 6.1 / 11. (Stacje wolne):

Każde z urządzeń do ładowania musi być wyposażone w interfejs użytkownika – urządzenie służące do komunikacji pomiędzy użytkownikiem pojazdu a punktem ładowania pozwalające użytkownikowi pojazdu na otrzymywanie informacji dotyczących ładowania oraz na dostarczenie informacji lub sygnału wejściowego do elektronicznego systemu sterowania punktem ładowania.

Prosimy o informację czy wystarczające będzie - dla spełnienia powyższego wymagania, jeśli stacje ładowania będą wyposażone w lampki led (różnego koloru) informujące o gotowości do pracy, o ładowaniu i ew. awariach? Prosimy o wskazanie co Zamawiający rozumie pod pojęciem dostarczania informacji lub sygnału wejściowego do elektronicznego systemu sterowania punktem ładowania?

Zastosowania rozwiązania informującego o gotowości do pracy ładowarek autobusów elektrycznych wyłącznie w postaci lampek led na stacji ładowania, nie wypełni warunku opisanego w PFU. Szczegóły rozwiązania interfejsu komunikacji pomiędzy użytkownikiem a stacją ładowania powinny być elementem dokumentacji projektowej.

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje zastosowania czytelnego interfejsu komunikacyjnego tak, aby kierowca autobusu mógł w każdym momencie monitorować proces ładowania autobusu, poprzez zastosowanie np. panelu LCD wyświetlającego stany pracy, czy urządzeń w ramach technologii RFID i np. sygnalizacji dźwiękowej.

Pytanie 23

Dotyczy: PFU Stacje MZK/ 6.3 (OCPP):

System monitorowania infrastruktury ładowania powinien także obejmować monitorowanie pobierania mocy. Ponieważ układ pomiarowo-rozliczeniowy będzie wspólny dla zasilania tramwajowej sieci trakcyjnej i zasilania ładowarek autobusów, powinien zostać zainstalowany system monitorowania mocy, który będzie zapobiegał pobieraniu większej mocy niż moc zamówiona.

Prosimy o informację czy spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie funkcjonalność systemu zarządzania stacjami ładowania polegająca na możliwości zarządzania maksymalną mocą ładowania dla dowolnie zdefiniowanej przez użytkownika grupy ładowarek? Narzędzie to pozwala zapewnić, że w żadnym czasie łączna moc wyjściowa stacji ładowania nie przekracza mocy zdefiniowanej ręcznie przez użytkownika dla danej grupy.

Odpowiedź:

Spełnieniem oczekiwań Zamawiającego będzie funkcjonalność systemu zarządzania stacjami ładowania polegająca na możliwości zarządzania maksymalną mocą ładowania dla dowolnie zdefiniowanej przez użytkownika grupy ładowarek. Narzędzie to powinno zapewnić, że w żadnym czasie łączna moc wyjściowa stacji ładowania nie przekroczy mocy ustalonej przez użytkownika dla danej grupy.

Pytanie 24

Czy Zamawiający zgodzi się na zdalny monitoring stacji ładowania przez Wykonawcę w celach serwisowych? Umożliwienie dostępu do stacji ładowania zwiększa efektywność serwisu i obniża jego koszty. Dostęp mógłby być realizowany poprzez własne (należące do Wykonawcy) karty SIM.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość zdalnego monitoringu stacji ładowania przez Wykonawcę w celach serwisowych.

Pytanie 25

Dotyczy: PFU Stacje MZK/ 6.3 (ogólne):

II. pomoc przy opracowywaniu nowych szablonów zestawień.

W związku z koniecznością jak najdokładniejszej wyceny oferty prosimy o określenie maksymalnej liczby godzin oczekiwanego wsparcia (w okresie gwarancji).

Odpowiedź:

Zamawiający oczekuje udzielenia pomocy w wymiarze niezbędnym do prawidłowego opracowania nowych szablonów zestawień. Nie definiuje się tutaj maksymalnej liczby godzin.

Pytanie 26

Prosimy o informację, czy projekt wykonawczy zamienny wprowadził istotne odstępienia, które będą wiązać się z koniecznością uzyskania nowej zgody administracyjnej (pozwolenie na budowę) dla lokalizacji pętli autobusowej przy ul. Marcinkowskiego w Gorzowie Wlkp.

Odpowiedź:

Projekt wykonawczy zamienny nie wprowadził istotnego odstępienia, które wiązałoby się z koniecznością uzyskania nowej zgody administracyjnej (pozwolenie na budowę) dla lokalizacji pętli autobusowej przy ul. Marcinkowskiego w Gorzowie Wlkp.

Pytanie 27

Prosimy o informację, kto jest właścicielem działek na których planuje się budowę poszczególnej infrastruktury ładowania dla transportu publicznego. Jeśli Zamawiający dysponuje wypisem z rejestru gruntów to prosimy o dołączenie do dokumentacji.

Własność gruntów:

- 1) Teren zajezdni MZK - użytkowanie wieczyste na rzecz MZK Sp. z o.o. w Gorzowie Wlkp.*
- 2) Tereny pętli autobusowych przy ul. Śląskiej, Dekerta i K. Marcinkowskiego – własność miasta Gorzów Wlkp.*

Odpowiedź:

Zamawiający posiada prawa do dysponowania nieruchomościami na cele budowlane.

Pozyskanie niezbędnych dokumentów do wykonania dokumentacji projektowej, w tym wypisów z rejestrów gruntów leży w gestii Wykonawcy.

Pytanie 28

Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie dla stacji szybkiego ładowania polegające na zabudowaniu ich przy podstawie słupa masztu? Rozwiązanie to pozwoli na przyspieszenie prac budowlano-elektrycznych oraz zmniejszy koszty przedsięwzięcia dzięki wyeliminowaniu całkowitych kosztów związanych z posadowieniem ładowarki, ponieważ będzie ona posadowiona na fundamencie przyległego masztu.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza rozwiązanie dla stacji szybkiego ładowania polegające na zabudowaniu ich przy podstawie słupa masztu.

Pytanie 29

Prosimy o dołączenie do dokumentacji przetargowej aktualnych zdjęć z planowanych lokalizacji posadowienia stacji ładowania.

Odpowiedź:

Zamawiający sugeruje potrzebę przeprowadzenia wizji lokalnych przez przedstawiciela Wykonawcy i wykonanie dokumentacji zdjęciowej w zakresie według własnych potrzeb.

Miejsca lokalizacji stacji szybkiego ładowania na pętlach autobusowych są miejscami publicznymi, ogólnie dostępnymi. Natomiast w przypadku oględzin lokalizacji stacji ładowania na terenie zajezdni MZK, Zamawiający prosi o kontakt telefoniczny ze Spółką MZK, w celu potwierdzenia chęci wizytacji przynajmniej w przeddzień jej przeprowadzenia. Dane kontaktowe:

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o., ul. Kostrzyńska 46, 66-400 Gorzów Wlkp., tel.: 95 7287-800.

Pytanie 30

Czy wszystkie lokalizacje objęte są Miejscowym Planem Zagospodarowania Terenu? Jeśli nie, czy Zamawiający uzyskał decyzję o lokalizacji inwestycji celu publicznego?

Odpowiedź:

Dla działek zlokalizowanych przy ul. Marcinkowskiego (1326/4) oraz ul. Kostrzyńskiej (415/4) został utworzony Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego. Zamawiający dla działek przy ul. Dekerta (109/4) oraz przy ul. Śląskiej (1753/3) wymaga uzyskania decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego.

Wobec powyższego dla zajezdni przy ul. Kostrzyńskiej Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego (teren oznaczony U2: U - tereny zabudowy usługowej) znajduje się pod niżej wymienionym linkiem:

Plan numer 56:

https://bip.wrota.lubuskie.pl/umgorzow/system/obj/666_56_tekst_mpzp_dobra_saperow.pdf

Rysunek planu:

https://bip.wrota.lubuskie.pl/umgorzow/system/obj/602_56_rys_mpzp_dobra_saperow.pdf

Natomiast dla lokalizacji ul. Marcinkowskiego MPZP (teren oznaczony U4: U - tereny zabudowy usługowej) znajduje się pod linkiem:

Plan numer 42:

https://bip.wrota.lubuskie.pl/umgorzow/system/obj/652_42_tekst_mpzp_zmiana_pln_mysliborska.pdf

Rysunek planu:

https://bip.wrota.lubuskie.pl/umgorzow/system/obj/588_42_rys_mpzp_zmiana_pln_mysliborska.pdf

Pytanie 31

Czy inwestycja wymaga uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach?

Odpowiedź:

Inwestycja nie wymaga uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Pytanie 32

Prosimy o informację czy poza pozyskaniem pozwolenia na budowę Zamawiający dokonał innych czynności zatwierdzających, uzgodnień, które mają istotny wpływ na proces projektowania infrastruktury ładowania. Jeśli tak to prosimy o włączenie tych dokumentów do dokumentacji przetargowej.

Odpowiedź:

Zamawiający uzyskał warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej i podpisał umowy z Enea Operator Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, w zakresie przyłączenia instalacji Zamawiającego w obiekcie Publiczna stacja ładowania autobusów elektrycznych dla następujących lokalizacji:

- a) ul. Śląska – umowa o przyłączenie do sieci nr 45978/2019/OD2/RR1 z 28.07.2020 r. wraz z warunkami przyłączenia do sieci;
- b) ul. Marcinkowskiego – umowa o przyłączenie do sieci nr 68334/2019/OD2/RR1 z 05.02.2020 r. wraz z warunkami przyłączenia do sieci,
- c) ul. Jana Dekerta – umowa o przyłączenie do sieci nr 68336/2019/OD2/RR1 z 28.07.2020 r. wraz z warunkami przyłączenia do sieci.

Powyższe dokumenty stanowią element dokumentacji do niniejszego postępowania przetargowego.

Pytanie 33

Prosimy o potwierdzenie, że nie ma konieczności usuwać drzew i ponosić kosztów związanych z opłatą administracyjną, utylizacją i nasadzeniami kompensacyjnymi w miejscu budowy infrastruktury ładowania.

Odpowiedź:

Rozpoznanie warunków terenowych w odniesieniu do wybudowania infrastruktury ładowania leży w gestii Wykonawcy i zaleca się przeprowadzić w ramach wizji lokalnych w poszczególnych lokalizacjach przed złożeniem oferty.

Zamawiający w punkcie 4.3 PFU opisał, że nie posiada inwentaryzacji zieleni na terenach budowy stacji ładowania. Wykonanie aktualnej inwentaryzacji, niezbędnej do zrealizowania niniejszego Kontraktu, należy do obowiązków Wykonawcy.

Zamawiający potwierdza, że na terenie projektowanej stacji ładowania w obszarze zajezdni autobusowej MZK Sp. z o.o. przy ul. Kostrzyńskiej znajdują się przynajmniej dwa drzewa, które potencjalnie mogą kolidować z planowaną inwestycją.

Ponadto, z uwagi na kolizję istniejącej zieleni z planowanym zamierzeniem inwestycyjnym, polegającym na przebudowie ul. Marcinkowskiego w Gorzowie Wlkp. (likwidację pętli BUS), Zamawiający uzyskał decyzję wydaną przez Urząd Marszałkowski Wojewoda Lubuski z siedzibą w Zielonej Górze w zakresie usunięcia 4 sztuk drzew z terenu działki o nr ewidencyjnym nr 1000/2, obręb 4 przy ul. Marcinkowskiego w Gorzowie Wlkp. z terminem realizacji do dnia 31.12.2021 r. Wobec powyższego Zamawiający wykona niniejsze zamierzenie we własnym zakresie.

Pytanie 34

Czy w miejscu planowanej inwestycji występują elementy infrastruktury (takie jak oświetlenie, słupy, ogrodzenie, banery itp.), które potencjalnie mogą stanowić kolizje i dodatkowy koszt związany z ich usunięciem lub przeniesieniem we wskazane przez Zamawiającego miejsce?

Odpowiedź:

Zamawiający sugeruje potrzebę przeprowadzenia wizji lokalnych przez przedstawiciela Wykonawcy i dokonanie oględzin miejsc, na których realizowana będzie przedmiotowa inwestycja, w zakresie według własnych potrzeb.

Miejsca lokalizacji stacji szybkiego ładowania na pętlach autobusowych są miejscami publicznymi, ogólnie dostępnymi. Natomiast w przypadku oględzin lokalizacji stacji ładowania na terenie zajezdni MZK, Zamawiający prosi o kontakt telefoniczny ze Spółką MZK, w celu potwierdzenia chęci wizytacji przynajmniej w przeddzień jej przeprowadzenia. Dane kontaktowe:

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o., ul. Kostrzyńska 46, 66-400 Gorzów Wlkp., tel.: 95 7287-800.

Pytanie 35

Czy w przypadku wystąpienia dodatkowych kosztów, które poniesie wykonawca i nie będą one wynikały z przyczyn Wykonawcy będzie możliwość ubiegania się o ich zwrot?

Odpowiedź:

Zakazana jest istotna zmiana postanowień zawartej umowy w stosunku do treści oferty, za wyjątkiem okoliczności, o którym mowa w § 23 projektu umowy, dotyczących „Dopuszczalnych zmian postanowień umowy”, w tym również z zastrzeżeniem możliwości dokonania zmian w umowie w przypadkach określonych w art. 144 ust. 1 pkt 2) -6) ustawy Prawo zamówień publicznych.

Pytanie 36

Czy po akceptacji wyglądu i kolorystyki konstrukcji masztów, wymagane będzie uzgodnienie masztów z tzw. miejskim plastykiem bądź inną osobą pełniącą funkcję odpowiedzialną za ład przestrzenny w mieście?

Odpowiedź:

Zamawiający, na etapie zatwierdzania wniosków materiałowych oraz wyglądu i kolorystyki konstrukcji masztów, będzie dokonywał konsultacji z osobą pełniącą funkcję Architekta Miejskiego.

Pytanie 37

Czy Zamawiający wymaga ochrony urządzeń przed uderzeniem pojazdów. Jeśli tak, prosimy o doprecyzowanie wymagań.

Odpowiedź:

W odniesieniu do stacji ładowania na terenie zajezdni MZK przy ul. Kostrzyńskiej – opis oczekiwanych zabezpieczeń zawarty jest w pkt. 6.9. PFU MZK.

W odniesieniu do stacji ładowania na pętlach autobusowych – opis oczekiwanych zabezpieczeń zawarty jest w pkt. 6.8. PFU Miasto.

Szczegółowy zakres rodzaj i opis przewidywanych zabezpieczeń ochrony przed uderzeniem powinien być zawarty w dokumentacji projektowej sporządzonej przez Wykonawcę.

Pytanie 38

Czy Wykonawca ponosi 100% kosztów związanych z zaopatrzeniem placów budowy w media niezbędne do wykonania przedsięwzięcia?

Odpowiedź:

Wykonawca ponosi wszystkie koszty związane z zaopatrzeniem placów budowy w media niezbędne do wykonania przedsięwzięcia.

Pytanie 39

Czy budowa infrastruktury ładowania transportu publicznego wymaga uzgodnienia z konserwatorem zabytków?

Odpowiedź:

Budowa infrastruktury ładowania transportu publicznego nie wymaga uzgodnienia z konserwatorem zabytków.

Pytanie 40

Prosimy o informację czy w przedmiotowych lokalizacjach należy uzyskać zatwierdzenie z terenowym zarządcą drogi na czasową i stałą organizację ruchu?

Odpowiedź:

W przedmiotowych lokalizacjach należy uzyskać zatwierdzenie z terenowym zarządcą drogi na czasową organizację ruchu. Zamawiający nie wymaga sporządzenia stałej organizacji ruchu.

Pytanie 41

Czy w pobliżu planowanej lokalizacji masztu występują napowietrzne linie wysokiego napięcia?

Odpowiedź:

Zamawiający sugeruje potrzebę przeprowadzenia wizji lokalnych przez przedstawiciela Wykonawcy i dokonanie oględzin miejsc, na których realizowana będzie przedmiotowa inwestycja, w zakresie według własnych potrzeb.

Miejsca lokalizacji stacji szybkiego ładowania na pętlach autobusowych są miejscami publicznymi, ogólnie dostępnymi. Natomiast w przypadku oględzin lokalizacji stacji ładowania na terenie zajezdni MZK, Zamawiający prosi o kontakt telefoniczny ze Spółką MZK, w celu potwierdzenia chęci wizytacji przynajmniej w przeddzień jej przeprowadzenia. Dane kontaktowe:

Miejski Zakład Komunikacji w Gorzowie Wielkopolskim Sp. z o.o., ul. Kostrzyńska 46, 66-400 Gorzów Wlkp., tel.: 95 7287-800.

Pytanie 42

W dokumentacji wskazano, że kamery oraz oświetlenie stanowisk ładowania szybkiego mają zostać umieszczone na maszcie stacji ładowania. Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym kamera oraz oprawa oświetleniowa zostaną umieszczone na jednym słupie oświetleniowym umiejscowiony obok masztu?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dopuszcza rozwiązania, w którym kamery oraz oświetlenie stanowiska ładowania mogą zostać umieszczone na osobnym maszcie.

Pytanie 43

Zamawiający w punkcie 5.7 OPZ opisuje system gaszenia. Posiadając system gaszenia możemy chronić również inne elementy zabudowane w tzw. komorze silnikowej, które mogą być potencjalnym źródłem pożaru.

W załączniku OPZ – widnieje zapis dotyczący blokad alkoholowych:

„Autobus musi być wyposażony w urządzenie alko-blokady uniemożliwiającej uruchomienie silnika przez osoby pod wpływem alkoholu z miejsca kierowcy, posiadające analizator wydechu i immobiliser”.

Informujemy, że urządzenie tego typu powinno zostać zamontowane wraz ze stacją by pass, umożliwiającą wyłączenie urządzenia kluczem przez mistrza na zajezdni (np. prace serwisowe).

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i budownictwa z dnia 8 lipca 2016 r. w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej blokada alkoholowa musi spełniać dwie normy:

1) Polska Norma PN-EN 50436-1: Blokady alkoholowe. Metody badania i wymagania dotyczące parametrów. Część 1: Urządzenia przeciwdziałające prowadzeniu pojazdów przez nietrzeźwych kierowców;

2) Polska Norma PN-EN 50436-2: Blokady alkoholowe. Metody badania i wymagania dotyczące parametrów. Część 2: Urządzenia podstawowego zapobiegania mające ustnik i mierzące zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu.

W związku z powyższym:

a) Czy zamawiający wymaga również chronienia systemem gaszenia : silnika trakcyjnego zabudowanego centralnie silnika napędu kompresora powietrza i kompresor powietrza, silnik pompy obiegu wody, wymiennik ciepła tzw bojler?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga chronienia systemem gaszenia silnika trakcyjnego zabudowanego centralnie, silnika napędu kompresora powietrza, kompresora powietrza, silnika pompy obiegu wody i wymiennika ciepła.

b) Czy Zamawiający wymaga montażu blokad alkoholowych z wbudowaną stacją by pass spełniających normy wymagane przez Ministra Infrastruktury i budownictwa ?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga montażu blokad alkoholowych z wbudowaną stacją by pass spełniających normy wymagane przez Ministra Infrastruktury i budownictwa.

Pytanie 44

Zamawiający pisze w PFU dla lokalizacji Zajezdnia ul. Kostrzyńska 46 w pkt. 6.9. w podpunkcie 4):

"Stanowiska ładowania powinny być rozlokowane w sposób pozwalający na jednoczesne ładowanie 8 pojazdów autobusowych, z uwzględnieniem maksymalnych długości przewodów do ładowania. Nie jest dopuszczalne stosowanie przedłużaczy przewodów ładowania."

Analizując rysunek "Załącznik 5 do PFU - Plan zagospodarowania Zajezdnia MZK_2" wskazujemy, że aby spełnić powyższe wymagania należałoby by poszerzyć odległości pomiędzy wewnętrznymi wysepkami tak aby umożliwić przejezdność dla dwóch autobusów.

W związku z powyższym prosimy o weryfikację i ewentualne naniesienie zmian celem prawidłowego oszacowania kosztów związanych z pracami budowlanymi.

Odpowiedź:

Zamawiający w PFU przedstawia przybliżone rozwiązania w zakresie rozlokowania stanowisk ładowania na terenie stacji ładowania przy ul. Kostrzyńskiej, o czym informuje w pkt. 6.9 PFU.

Szczegółowe usytuowanie ładowarek i wysepek pomiędzy stanowiskami ładowania będzie należało do Wykonawcy realizującego zadanie w formule zaprojektuj-wybuduj, na poziomie sporządzanej dokumentacji projektowej.

Pytanie 45

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy o wysokości całkowitej 3350 mm ?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy o wysokości całkowitej 3300 mm.

Pytanie 46

Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu przetargowym autobusy w których magazynowanie energii elektrycznej będzie w bateriach trakcyjnych wykonanych w technologii LFP ponieważ żywotności baterii NMC jest mniejsza oraz baterie LFP charakteryzują się stosunkowo długim okresem życia baterii oraz odpornością zarówno na wysokie jak i niskie temperatury otoczenia.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SIWZ.

Pytanie 47

Proszę o odpowiedź na pytanie, odnośnie tolerancji podjazdu autobusu względem stacji ładowania pantografowego. W SOPZ nie ma sprecyzowanej minimalnej tolerancji podjazdu autobusu względem pantografowej stacji ładowania. Jest jedynie mowa o takim podejździe, aby kierowca nie musiał wykonywać dodatkowego manewru cofania w celu poprawnego umieszczenia autobusu pod stacją ładowania.

Mając na uwadze jak największy komfort kierowcy podczas podjazdu autobusu i parkowania pod stacją pantografową, czy zgadzają się Państwo aby minimalna tolerancja ustawienia autobusu w punkcie ładowania wynosiła:

- a) ± 300 mm wzdłuż osi wzdłużnej autobusu,
- b) ± 300 mm w kierunku poprzecznym do osi autobusu,
- c) $\pm 5^\circ$ ustawienia osi wzdłużnej autobusu do krawędzi jezdni? Proszę o odpowiedź w tej kwestii.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje zapisy SOPZ.

Pytanie 48

Proszę o informacje czy jest możliwość złożenia oferty dostawy i montażu samych stacji ładowania autobusów.

Odpowiedź:

Zgodnie z treścią SIWZ niniejsze zamówienie nie jest podzielone na zamówienia częściowe, nie ma zatem możliwości złożenia oferty na dostawę i montaż samych stacji ładowania autobusów.

Pytanie 49

Dotyczy:

Program Funkcjonalno-Użytkowy – Stacje szybkiego ładowania autobusów w Gorzowie Wlkp.- Miasto

Do punktu 6.1 pkt 1), 2), 3) – podpunkt 13 dla 3 stacji,

Zamawiający wskazał, że maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania wynoszą:

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2100 mm

głębokość: 600 mm - 800 mm

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę wymiarów stacji ładowania tak, by głębokość stacji nie przekraczała 1000 mm?

Jako Wykonawca ewentualnego rozwiązania wskazujemy, że zapis głębokości ograniczonej do 800 mm uniemożliwia nam złożenie oferty w niniejszym postępowaniu.

Ponadto nieznaczne zwiększenie wymiaru głębokości stacji znacznie wpływa na skrócenie jej wymiarów długości co w konsekwencji spowoduje zajętość znacznie mniejszego pola powierzchni niż wyznaczonego przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zmianę parametrów wielkości stacji ładowania. W związku z tym wprowadza się następujące zmiany w treści PFU dla budowy trzech stacjonarnych stacji szybkiego ładowania wraz z zasilaniem energetycznym na pętlach autobusowych w Gorzowie Wielkopolskim

1) Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. „Wymagania ogólne” ust. 1 ppkt. 13. na zapis o następującej treści:

13. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania :

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

2) Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. „Wymagania ogólne” ust. 2, ppkt. 13. na zapis o następującej treści:

13. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania :

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

3) Zmianie ulega zapis w pkt. 6.1. „Wymagania ogólne” ust. 3, ppkt. 13. na zapis o następującej treści:

13. Maksymalnie dopuszczalne wymiary stacji ładowania :

szerokość: 3000 mm - 4500 mm

wysokość: 1600 mm - 2300 mm

głębokość: 600 mm - 1600 mm

Pytanie 50

Dotyczy:

Program Funkcjonalno-Użytkowy – Stacje szybkiego ładowania autobusów w Gorzowie Wlkp.- Miasto

Do punktu 6.2 pkt 1), 2), 3) – podpunkt 13 dla 3 stacji,

Zamawiający określił poziom dopuszczalnego hałasu 56dB.

Proszę o wskazanie w jakiej odległości od stacji, oraz zgodnie z jaką normą należy udowodnić Zamawiającemu spełnienie wymagania. Czy dla potwierdzenia tego kryterium Zamawiający wymaga dokumentu potwierdzającego z niezależnego laboratorium badawczego?

Odpowiedź:

Wymagania ochrony przed hałasem określone są w pkt. 6.9 PFU. Wykonawca zagwarantuje, że instalacje wchodzące w skład każdej stacji ładowania autobusów spełni wymagania w zakresie emisji hałasu określone przez obowiązujące akty prawne, w tym w szczególności rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. (Dziennik Ustaw Nr 120, poz. 826 z późn. zmianami). Wykonawca winien zagwarantować i potwierdzić, iż poziom hałasu będzie zgodny z dopuszczalną normą.

Pytanie 51

Dotyczy: PFU – Miasto, 6 Cechy obiektu dotyczące rozwiązań techniczno-technologicznych, pkt 6.1.17:

Poziom dopuszczalnego hałasu stacji ładowania i każdego z urządzeń z osobna powinien być równy lub mniejszy niż 55 dbA.

Ze względu na lokalizację stacji ładowania (zajezdnia MZK), a w związku z tym brak obiektów mieszkalnych w bliskim sąsiedztwie oraz na fakt generowania przez ruch uliczny (w tym także

autobusy) hałasu na poziomie 65-70 dB. Zamawiający zwraca się z prośbą o zmianę dopuszczalnego poziomu hałasu na równy lub mniejszy niż 65 dbA.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia niniejszy parametr bez zmian.

Pytanie 52

W udostępnionej przez Zamawiającego dokumentacji wraz z projektem budowlanym przebudowy pętli przy ul. Marcinkowskiego zawarto odpis protokołu z przeprowadzonej narady koordynacyjnej, na której dokonano uzgodnień z gestorami sieci z uwagami. Nie uczestniczyli również przedstawiciele PINB, Orange, EWE oraz PGE EC.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o udostępnienie dokumentów z uzgodnieniami wykonanymi z gestorami sieci, a także prosimy o informację, w czym zakresie jest złożenie wniosków o warunki przebudowy kolizji, a także wykonanie projektów przebudowy kolizji sieci.

Odpowiedź:

W zakresie pozwolenia na budowę dotyczącego przebudowy pętli autobusowej przy ul. Marcinkowskiego (Decyzja nr 23/19 z dnia 28.01.2019 r. - działki 441/2, 1326/4) uzyskano uzgodnienie wyłącznie z Wdziałem Dróg oraz Wydziałem Inwestycji Urzędu Miasta Gorzowa Wlkp. Wykonawca dokumentacji projektowej nie dokonywał uzgodnień z gestorami sieci PINB, Orange, EWE oraz PGE EC, z uwagi na brak zidentyfikowanych sieci ww. gestorów, które kolidowałyby z zakresem przedmiotu inwestycji.

Ponadto Zamawiający załącza poprawną wersję formularzy z usuniętą omyłką pisarską.

Powyższe wyjaśnienia i zmiany są obowiązujące dla wszystkich Wykonawców.

Z poważaniem

ZASTĘPCA
PREZYDENTA MIASTA
Agnieszka Surmacz