



MZK
Jelenia Góra



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Jelenia Góra, 12.12.2022 r.

PN/4-2/2022

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Zakup autobusów elektrycznych z niezbędną infrastrukturą dla jeleniogórskiej komunikacji miejskiej” (Znak sprawy PN/4/2022).

Odpowiedzi na pytania I (Pytania 1-70)

Zamawiający informuje, że zgodnie z art. 135 ust. 1 ustawy z 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2022 poz. 1710 ze zm.) – dalej: ustawa Pzp, i w terminie określonym w art. 135 ust. 2 ustawy Pzp wykonawcy zwrócili się do zamawiającego z wnioskiem o wyjaśnienie treści SWZ.

W związku z powyższym, Zamawiający udziela następujących wyjaśnień:

Pytanie nr 1: Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 3 ust. 4 pkt. 10) Wnosimy o potwierdzenie, że zapis ten mówi o integracji zainstalowanego systemu zarządzania stacjami ładowania z infrastrukturą informatyczną w postaci sieci i podłączenia do Internetu. W przeciwnym razie prosimy o informację o jakich systemach mówi dany zapis i jaki miałby być zakres integracji z systemami centralnymi funkcjonującymi u Zamawiającego. Bez poznania pełnego zakresu integracji Wykonawca nie będzie w stanie poprawnie oszacować kosztów.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że zapis, o którym mowa w § 3 ust. 4 pkt. 10 TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania odnosi się do integracji zainstalowanego systemu zarządzania stacjami ładowania z infrastrukturą informatyczną Zamawiającego w postaci sieci i podłączenia do Internetu.

Pytanie nr 2. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru pkt 2 Wykonawca prosi o potwierdzenie, że pojazdy użytkowane przez Zamawiającego będą zgodne z powszechnie obowiązującym standardem CCS 2.0.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że użytkowane pojazdy będą zgodne z powszechnie obowiązującym standardem CCS 2.0.

W związku z powyższym w załączniku nr 1b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 2.18 oraz w Załączniku nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru, 11. Szczegółowy opis

infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek
2. Stacje ładowania – wymagania szczegółowe, pkt 18 otrzymuje nowe brzmienia o treści:
„Stacja ładowania musi być wyposażona w interfejs ładowania CCS 2.0. (Combo2, Type2/Mode4) zgodnie z IEC 62196-3 lub równoważną.”

Pytanie nr 3. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru

11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1. Stacje ładowania zajezdniowego – opis i wymagania ogólne, pkt 6

1) Czy Zamawiający uzna warunek za spełniony jeśli stacje będą wyposażone w router pracujący w poniższych standardach: - 4G (LTE) – Cat 4 up to 150 Mbps, 3G – Up to 42 Mbps, 2G – Up to 236.8 kbps

- IEEE 802.11b/g/n

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

2) Kto jest odpowiedzialny za przygotowanie i położenie sieci, poprzez którą stacje ładowania będą się komunikowały z systemem zarządzania?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że:

Ad.1 uzna warunek za spełniony jeśli stacje będą wyposażone w router pracujący w 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

Ad.2 po stronie Zamawiającego jest dostarczenie odpowiednich łącz kablowych w tym przygotowanie i położenie sieci, przez którą stacje ładowania będą się komunikowały z systemem zarządzania.

Pytanie nr 4. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1. Stacje ładowania zajezdniowego – opis i wymagania ogólne, pkt 9 Oferent pragnie zauważyć, że nie jest w stanie przewidzieć jakie normy i dyrektywy będą obowiązywały w przyszłości, a jedynie potwierdzić iż ładowarki będą zgodne z wszystkimi obowiązującymi normami, dyrektywami i przepisami prawa na dzień składania oferty. Prosimy o potwierdzenie, że dostosowanie stacji ładowania do nowych, jeszcze nieopublikowanych standardów i norm będzie przedmiotem osobnej wyceny lub prosimy o zmianę zapisu tak, aby zapewnienie zgodności było wymagane na dzień złożenia oferty.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ, jednocześnie zwraca uwagę, że w zdaniu drugim pkt 9 (o którym mowa w pytaniu) wyraźnie wskazał, że określone wymagania (normy, standardy, certyfikaty) mają być spełnione na dzień dostawy stacji ładowania.

Pytanie nr 5. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1. Stacje ładowania zajezdniowego – opis i wymagania ogólne, pkt 14 Prosimy o rozważenie odstąpienia od wymogu autoryzacji użytkownika (np. przy pomocy karty). Wykonawca wskazuje, że bazując na wieloletnim doświadczeniu dostaw stacji ładowania dla dużej liczby odbiorców zdecydowanie największą popularnością cieszą się rozwiązania oparte na zasadzie Autocharge (podłącz i ładuj). Zamiast użytkownika autoryzowany jest każdorazowo pojazd po podłączeniu do stacji ładowania. Autoryzacja odbywa się w sposób automatyczny na podstawie EVCC ID kontrolera w pojeździe zgodnie z ISO 15118. Stosowanie dodatkowych kroków niepotrzebnie wydłuża proces. Wykonawca przy tym wskazuje także, że ryzyko polegające na ładowaniu nieuprawnionego pojazdu jest bardzo małe, ponieważ każdy pojazd jest weryfikowany/autoryzowany na podstawie EVCC ID z kontrolera w pojeździe.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wyposażenie stacji ładowania w czytnik RFID ma na celu wykorzystanie tego rozwiązania do opcjonalnego uwierzytelniania pojazdów oraz pracowników podczas podłączania do ładowania, co wyraźnie opisał w ust. 11 pkt 1 ppkt 14 oraz ust. 11 pkt 5 ppkt 2 Załącznika nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru. Zamawiający wyjaśnia, że jako podstawowy system autoryzacji wymaga uwierzytelniania pojazdów za pomocą odczytywania numeru danego pojazdu po podłączeniu do stacji ładowania. Pojazdy niebędące na liście dozwolonych nie mogą zostać doładowane. Tym samym kluczowy system autoryzacji to system opisany w pytaniu przez Wykonawcę, który przyjmuje rozwiązanie oparte na zasadzie „podłącz i ładuj”. Autoryzacja odbywa się w sposób automatyczny na podstawie EVCC ID kontrolera w pojeździe zgodnie z ISO 15118 lub równoważną. Niemniej Zamawiający, odstępuje od wymogu wyposażenia systemu w awaryjny / opcjonalny sposób uwierzytelniania w formie wbudowanego w każdą stację ładującą pojedynczego czytnika RFID pod warunkiem wskazania przez Wykonawcę innego rozwiązania, które Zamawiający będzie mógł wykorzystać na ewentualność awarii systemu podstawowego.

W związku z powyższym w załączniku nr 1b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 1.14 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1. Stacje ładowania zajezdniowego – opis i wymagania ogólne, **dokonuje się wykreślenia treści pkt 14.**

Równolegle w załączniku nr 1b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 5.2 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 5. Uwierzytelnianie użytkowników, pkt 2 otrzymuje nowe brzmienie o treści: **„System musi umożliwiać opcjonalne uwierzytelnianie pojazdów po podłączeniu do stacji ładowania**

w sytuacji awarii/ usterki systemu podstawowego. Wykonawca opracuje i wskaże sposób awaryjnego uwierzytelniania.”

Pytanie nr 6. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 2. Stacje ładowania – wymagania szczegółowe, pkt 6 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: Zamawiający informuje, że akceptuje zaoferowanie Systemu zarządzania i monitorowania stacjami ładowania, posiadającego funkcję - zgodnie z protokołem OCPP - zdalnego odczytu wskazań licznika energii na początku procesu ładowania, w trakcie trwania procesu ładowania oraz po zakończeniu procesu ładowania.

W związku z powyższym w załączniku nr 1b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 2.6 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 2. Stacje ładowania – wymagania szczegółowe, do pkt 6 dodaje się zapis:

„akceptuje się zaoferowanie Systemu zarządzania i monitorowania stacjami ładowania, posiadającego funkcję - zgodnie z protokołem OCPP - zdalnego odczytu wskazań licznika energii na początku procesu ładowania, w trakcie trwania procesu ładowania oraz po zakończeniu procesu ładowania”.

Pytanie nr 7. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 2. Stacje ładowania – wymagania szczegółowe, pkt 8

Prosimy o potwierdzenie, że wymóg mechanicznego zablokowania znajduje się po stronie pojazdu. Stacja ładowania nie ma wpływu na to czy pojazd zablokuje mechanicznie wtyczkę w gnieździe.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że wymóg mechanicznego zablokowania uniemożliwiającego rozłączenie w trakcie ładowania znajduje się po stronie pojazdu.

Pytanie nr 8. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 2. Stacje ładowania – wymagania szczegółowe, pkt 9 Z uwagi na dany zapis ponownie prosimy o rezygnację z wymogu autoryzacji procesu ładowania poprzez użycie czytnik RFID. Wymaganie użycia czytnika RFID stoi w sprzeczności z wymogiem rozpoczęcia procesu ładowania bez ingerencji użytkownika/kierowcy.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dokonał wyjaśnienia i modyfikacji opisanych przy udzieleniu odpowiedzi na pytanie nr 5, które odnoszą się do problemu poruszonego w pytaniu.

Pytanie nr 9. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 4. System monitorowania i zarządzania pracą stacji ładowania autobusów elektrycznych, pkt 1

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 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.

d) 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:

Ad. a) Zamawiający nie wyraża zgody, 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.

Ad. b) Zamawiający udostępni Wykonawcy połączenie z wykorzystaniem klienta VPN służące do zdalnego łączenia się wykonawcy z serwerem Zamawiającego.

Ad. c) Zamawiający zapewni wszelkie niezbędne zasoby do prawidłowego działania i łączności z siecią dla prawidłowego działania systemu OCPP.

Ad. d) Zamawiający wymaga dostarczenia i zainstalowania systemu operacyjnego w serwerowym środowisku VMware dostępnym u Zamawiającego oraz zainstalowania w tym systemie wymaganego oprogramowania do monitorowania i nadzorowania pracą ładowarek stacjonarnych. Zamawiający zapewni dostęp do środowiska VMware oraz niezbędną pomoc w zainstalowaniu systemu operacyjnego. Obowiązkiem zamawiającego będzie dostarczenie odpowiedniej licencji na system operacyjny.

Pytanie nr 10. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 4. System monitorowania i zarządzania pracą stacji ładowania autobusów elektrycznych, pkt 7 b) Wykonawca informuje,

że zgodnie z ISO 15118 autobusy nie przekazują do stacji ładowania numeru bocznego tylko nr MAC adres kontrolera pojazdu, który jest unikatowy. Identyfikowanie pojazdów przez infrastrukturę ładowania następuje poprzez identyfikację adresu MAC kontrolera pojazdu. Czy przekazywanie identyfikatora pojazdu zgodnie z ISO15118 spełnia wymóg Zamawiającego? Czy Zamawiający uzna wymaganie za spełnione jeśli w systemie będzie możliwość ręcznego przypisywania numeru bocznego pojazdu do adresu MAC kontrolera zainstalowanego w pojeździe?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że przekazywanie identyfikatora pojazdu zgodnie z ISO 15118 spełnia wymóg Zamawiającego. Zamawiający uzna wymaganie za spełnione jeśli w systemie będzie możliwość ręcznego przypisywania numeru bocznego pojazdu do adresu MAC kontrolera zainstalowanego w pojeździe.

Pytanie nr 11. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 4. System monitorowania i zarządzania pracą stacji ładowania autobusów elektrycznych, pkt 7 c) 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: Zamawiający informuje, że 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.

Pytanie nr 12. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 4. System monitorowania i zarządzania pracą stacji ładowania autobusów elektrycznych, pkt 14 W celu poprawnego oszacowania oferty Wykonawca prosi o informację jaką ilość godzin ma przewidzieć na konsultacje telefoniczne?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że w ramach konsultacji telefonicznych przewiduje 40 godzin.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 4.14 f oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 4. System monitorowania i zarządzania pracą stacji ładowania autobusów elektrycznych, pkt 14 przyjmuje brzmienie:

zapewni w godzinach roboczych telefoniczne konsultacje merytoryczne oraz wsparcie techniczne przy rozwiązywaniu problemów z systemem (w tym niezakwalifikowane jako awarie) w godzinach 7.00-15.00 w dni robocze oraz po wcześniejszym uzgodnieniu pomiędzy Zamawiającym i Wykonawcą także w dowolnym innym terminie w ilości 40 godzin,

Pytanie nr 13. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 5. Uwierzytelnianie użytkowników, pkt 1

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że Zamawiający pisząc o numerze pojazdu ma na myśli nr MAC adres kontrolera zamontowanego w pojeździe, który to numer pojazd wysyła, zgodnie ze standardem ISO 15118, do stacji ładowania podczas rozpoczynania komunikacji w procesie ładowania.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że udzielając odpowiedzi na pytanie nr 10 zaakceptował rozwiązanie ręcznego przypisania numeru bocznego pojazdu do adresu MAC kontrolera zainstalowanego w pojeździe, tym samym numery te są ze sobą powiązane. Mając to na uwadze uwierzytelnienie nastąpi po numerze MAC adresu kontrolera zamontowanego w pojeździe. Natomiast dla użytkownika systemu (pracownika obsługi) informacja będzie widoczna jako nawiązanie komunikacji z ładowarką pojazdu o konkretnym numerze bocznym.

Pytanie nr 14. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 6. Instruktaż

a) Standardowy czas przewidywany na przeprowadzenie szkolenia z systemu monitorowania stacji ładowania to 6 godzin. Prosimy o potwierdzenie, że ilość czasu zakładanego przez Wykonawcę będzie dla Zamawiającego satysfakcjonująca.

b) Czy w związku z aktualnie panującą pandemią COVID-19 Zamawiający zgodzi się, aby szkolenie z systemu zarządzania i monitorowania stacji ładowania odbyło się zdalnie?

c) Czy Zamawiający wyposaży uczestników szkolenia w sprzęt niezbędny do przeprowadzenia szkolenia praktycznego z obsługi systemu? Do przeprowadzenia ćwiczeń praktycznych będzie konieczny komputer z dostępem do Internetu oraz aktualna przeglądarka internetowa.

Odpowiedź:

Ad. a. Zamawiający oczekuje przeprowadzenia instruktażu we wskazanych w SWZ grupach tematycznych tj. odrębnie dla pracowników serwisu, użytkowników (pracowników działu eksploatacji oraz zajezdni) i administratorów systemu. Mając to na uwadze Zamawiający wymaga aby czas na przeprowadzenie instruktażu wymienionych powyżej grup nie przekroczył łącznie 12 godzin.

Ad. b. Zamawiający wymaga, aby instruktaż odbył się w siedzibie Zamawiającego w sposób stacjonarny.

Ad. c. Zamawiający wyposaży uczestników instruktażu w niezbędny sprzęt tj. komputer z dostępem do internetu oraz aktualną przeglądarkę internetową.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 6.2 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 6. Instruktaż, pkt 2 przyjmuje brzmienie: „*Zamawiający wymaga, aby instruktaż odbył się w grupach tematycznych:*

- a) instruktaż serwisu z zakresu obsługi oraz diagnostyki sytemu – maksymalnie 4 osoby,*
 - b) instruktaż użytkowy z zakresu bieżącej eksploatacji systemu ładowania mający na celu przygotowanie pracowników do obsługi systemu ładowania w szczególności systemu monitoringu / nadzoru nad stacjami ładowania – maksymalnie 10 osób,*
 - c) instruktaż dla administratorów systemu monitoringu / nadzoru nad stacjami ładowania – maksymalnie 3 osoby.*
- Łączny czas wszystkich szkoleń nie może przekroczyć 12 godzin.”*

Równocześnie w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 6.4 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 6. Instruktaż, pkt 4 przyjmuje nowe brzmienie: „*Wykonawca, przeprowadzi instruktaż we własnym zakresie w siedzibie Zamawiającego w formie stacjonarnej. Szczegółowy zakres, plan oraz termin instruktażu, Wykonawca uzgodni z Zamawiającym z odpowiednim wyprzedzeniem. Zamawiający zobowiązuje się zapewnić na potrzeby przeprowadzenia instruktażu sprzęt tj. komputer z dostępem do internetu oraz aktualną przeglądarkę internetową. Wykonawca zapewni inne materiały, ewentualne publikacje czy instrukcje (jeśli będzie taka konieczność).”*

Ponadto, w TOMIE V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 8 Instruktaż ust. 2 , ust. 3 oraz ust. 4 otrzymują nowe brzmienie:

„2. Zamawiający wymaga, aby instruktaż odbył się w grupach tematycznych:

- a) instruktaż serwisu z zakresu obsługi oraz diagnostyki sytemu – maksymalnie 4 osoby,*
- b) instruktaż użytkowy z zakresu bieżącej eksploatacji systemu ładowania mający na celu przygotowanie pracowników do obsługi systemu ładowania w szczególności systemu monitoringu / nadzoru nad stacjami ładowania – maksymalnie 10 osób,*
- c) instruktaż dla administratorów systemu monitoringu / nadzoru nad stacjami ładowania – maksymalnie 3 osoby.*

3. Wykonawca przeprowadzi instruktaż w siedzibie Zamawiającego w formie stacjonarnej. Szczegółowy zakres, plan oraz termin instruktażu, Wykonawca uzgodni z Zamawiającym z odpowiednim wyprzedzeniem. Łączny czas wszystkich szkoleń nie może przekroczyć 12 godzin.

4. Zamawiający zobowiązuje się zapewnić na potrzeby przeprowadzenia instruktażu sprzęt tj. komputer z dostępem do internetu oraz aktualną przeglądarkę internetową. Wykonawca zapewni inne materiały, ewentualne publikacje czy instrukcje (jeśli będzie taka konieczność)."

Pytanie nr 15. Dotyczy: TOM IV Opis przedmiotu zamówienia Część II infrastruktura ładowania

1. Opis przedmiotu zamówienia pkt 1 ppkt 1) Wykonawca wyjaśnia, że minimalna moc wyjściowa uzależniona jest od żądań pojazdu i będzie wynosić maksymalnie 120 kW. Prosimy o zmianę zapisu na "[...]prądem stałym, o maksymalnej mocy wyjściowej minimum 120 kW (2*60)[...]".

Odpowiedź: Zamawiający wyraża zgodę na modyfikację zapisu. W związku z tym załącznik nr 1 do TOMU IV w pkt 1 przyjmuje brzmienie: *Dostawa, montaż i uruchomienie fabrycznie nowych, dwóch sztuk dwustanowiskowych, stacjonarnych stacji ładowania autobusów elektrycznych prądem stałym, o maksymalnej mocy wyjściowej minimum 120 kW (2*60) każda na terenie Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego sp. z o.o. w Jeleniej Górze, 58-500 Jelenia Góra, ul. Wolności 145 w miejscu wskazanym przez Zamawiającego.*

Pytanie nr 16. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1. Stacje ładowania – wymagania szczegółowe, pkt 3 b)W zakresie wagi stacji ładowania Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę zapisu na "około 500 kg". Proszę zauważyć, że konkretne stacje, zależnie od konfiguracji i użycia komponentów z różnych serii i od różnych dostawców mogą nieznacznie różnić się masą.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zmienia parametr wagi i dopuści zaoferowanie ładowarki z wagą do 550 kg.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 1. 3b) oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1.Stacje ładowania zajezdniowego - opis i wymagania ogólne, pkt 3 b) przyjmuje brzmienie:

b) graniczne wymiary ładowarki związane z planowanym posadowieniem ich na wydzielonych miejscach w danej lokalizacji wynosić powinny odpowiednio :

- *długość stacji ładowania: max 1500mm,*
- *szerokość stacji ładowania: max 1000 mm,*
- *maksymalna waga do 550 kg.*

Pytanie nr 17. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1. Stacje ładowania – opis i

wymagania ogólne, pkt 3 g) Wykonawca zwraca się z prośbą o sprecyzowanie, czy kolorystyka stacji ładowania będzie określona w paletce kolorów RAL.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że kolorystyka stacji ładowania będzie określona w paletce kolorów RAL.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 1. 3g) oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1. Stacje ładowania zajezdniowego - opis i wymagania ogólne, pkt 3 g) przyjmuje brzmienie:

g) konstrukcja musi zapewniać wysoką odporność na korozję – elementy metalowe muszą być ocynkowane lub galwanizowane dodatkowo malowanie proszkowo lub wykonane ze stali nierdzewnej - kolorystyka malowania stacjonarnych stacji ładowania autobusów z napędem elektrycznym będzie określona w paletce kolorów RAL i uzgodniona z Zamawiającym po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 18. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 2. Stacje ładowania – wymagania szczegółowe, pkt 7

Wykonawca wyjaśnia, że stacja ładowania posiada elementy elektryczne współdzielone przez oba stanowiska ładowania. W związku z tym pomiar energii wejściowej nie może być określony dla każdego stanowiska osobno. Możliwy jest tylko całościowy pomiar energii wejściowej całej stacji oraz pomiar energii wyjściowej podzielony na stanowiska. Prosimy o zmianę wymogu pomiaru energii wejściowej dla każdego stanowiska osobno na wymóg pomiaru energii wejściowej stacji.

Odpowiedź: Zamawiający wyraża zgodę na zmianę zapisu dotyczącego wymogu pomiaru energii wejściowej dla każdego stanowiska osobno na spełnienie wymagania całościowego pomiaru energii wejściowej stacji.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 2.7 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 2. Stacje ładowania – wymagania szczegółowe, pkt 7 przyjmuje brzmienie:

7. Stacja ładowania musi umożliwiać pomiar rzeczywistej energii wyjściowej, zużytej bezpośrednio do ładowania autobusów dla każdego stanowiska ładowania osobno oraz musi umożliwiać całościowy pomiar energii wejściowej, pobranej przez stację do ładowania autobusów.

Pytanie nr 19. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_ Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 2. Stacje ładowania –

wymagania szczegółowe, pkt 19 Wykonawca zwraca się z prośbą o jednoznaczne określenie wymagań co do długości złącza.

Odpowiedź: Zamawiający jednoznacznie określa długość przewodu na 6 metrów.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania pkt. 2.19 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 2. Stacje ładowania – wymagania szczegółowe, pkt 19 przyjmuje brzmienie:

19. Stacja ładowania musi być wyposażona w dwa osobne przewody o dł. 6 m zakończone wtykiem CCS typu 2, przewody wyprowadzone po prawej i lewej stronie stacji ładowania (szczegóły do uzgodnienia). Do każdej ładowarki dostarczony zostanie dodatkowo jeden kompletny przewód zapasowy wraz z wtyczką.

Pytanie nr 20. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 3. Stacje ładowania – parametry elektryczne i wymagania w tym zakresie, pkt 6 Wykonawca zwraca się z prośbą o jednoznaczne określenie wymagań co do długości złącza.

Odpowiedź: Zamawiający jednoznacznie określa długość złącza na 6 metrów.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania w pkt 3.6 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 3. Stacje ładowania – parametry elektryczne i wymagania w tym zakresie, pkt 6 przyjmuje brzmienie:

6. Długość złącza DC: 6 m

Pytanie nr 21. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 3. Stacje ładowania – parametry elektryczne i wymagania w tym zakresie, pkt 4

Wykonawca zwraca się z prośbą o poprawienie wymaganego współczynnika mocy w pkt. 4 na 0,98, zgodnie z zapisami pkt. 11.

Odpowiedź: Zamawiający dokonuje skorygowania współczynnika mocy na 0,98.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania pkt 3.4 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 3. Stacje ładowania – parametry elektryczne i wymagania w tym zakresie, pkt 4 przyjmuje brzmienie:

4. Współczynnik mocy większy bądź równy 0,98.

Pytanie nr 22. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 3. Stacje ładowania – parametry elektryczne i wymagania w tym zakresie, pkt 5

Wykonawca zwraca się z prośbą o jednoznaczne określenie, czy Zleceniodawca dopuszcza THDi mniejsze bądź równe 5%, tak jak określone to zostało w pkt. 11.

Odpowiedź: Zamawiający dokonuje skorygowania współczynnika zawartości harmonicznych THDi na mniejszy bądź równy 5%.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania pkt 3.5 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 3. Stacje ładowania – parametry elektryczne i wymagania w tym zakresie, pkt 5 przyjmuje brzmienie:

5. Współczynnik zawartości harmonicznych THDi \leq 5%.

Pytanie nr 23. Dotyczy: TOM I SWZ Instrukcja dla Wykonawców

Tom I, wymagania Stacji ładowania, pkt 4 Wnosimy o wyjaśnienie, czy oprócz instalacji systemu telemetrycznego na infrastrukturze Zamawiającego, Zamawiający dopuszcza udostępnienie systemu w formie usługi zdalnego, chmurowego dostępu (SaaS) do systemu zainstalowanego na serwerach Wykonawcy. W przypadku odpowiedzi twierdzącej, wnosimy o potwierdzenie, że w takiej sytuacji Wykonawca zamiast udzielenia licencji (ppkt 5. Analizowanego punktu SWZ oraz § 2 Pkt III. Ust. 9 Umowy), powinien dostarczyć regulamin świadczenia usług dostępu do systemu drogą elektroniczną. Regulamin powinien przyjąć dowolną treść zgodną z umową i zapewniającą możliwość korzystania z systemu zgodnie z przeznaczeniem, celem monitorowania min. 16 punktów ładowania – oraz uwzględnienie ww. zmiany w SWZ poprzez stosowną aktualizację postanowień. Zastosowanie rozwiązania SaaS może być rozwiązaniem bardziej ekonomicznym dla Zamawiającego, z uwagi na przeliczenie kosztów i ryzyka utrzymania serwera z Zamawiającego na Wykonawcę.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że oprócz instalacji systemu telemetrycznego na infrastrukturze Zamawiającego, Zamawiający nie dopuszcza udostępnienia systemu w formie usługi zdalnego, chmurowego dostępu (SaaS) do systemu zainstalowanego na serwerach Wykonawcy.

Pytanie nr 24. Dotyczy: Formularz ofertowy

Tabela – parametry techniczne oferowanych stacji ładowania

Wykonawca prosi o informację, czy zamawiający uzna za wystarczające wpisanie w kolumnie nr 4 słowa „tak” lub „spełnia”, jeżeli oferowane stacje spełniają dokładnie takie parametry, jak wskazane w kolumnie nr 3 (bez szczegółowego wpisywania tych parametrów do kolumny nr 4)?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zgodnie z zapisem zawartym w Załączniku 1b umieszczonym nad tabelą *parametry techniczne oferowanych stacji ładowania* Zamawiający oczekuje, aby w kolumnie nr 4 pn. „Oferowane przez wykonawcę parametry, cechy, funkcjonalność stacji ładowania, (opisać, podać)”, Wykonawca wskazał konkretnie oferowane parametry, cechy, funkcjonalności w odniesieniu do wymagań zawartych w kolumnie nr 3. W przypadku oferowania konkretnych podzespołów należy podać ich producenta, typ, model.

Pytanie nr 25. Dotyczy: Formularz ofertowy Tabela pkt 7 Serwis pogwarancyjny i części zamienne

1. Wykonawca prosi o potwierdzenie, że serwis pogwarancyjny będzie świadczony na podstawie odrębnej umowy i za odrębnym wynagrodzeniem,
2. Wykonawca prosi o informację, czy serwis pogwarancyjny może świadczyć spółka powiązana z wykonawcą, która w niniejszym zamówieniu świadczyłaby usługi gwarancyjne, jako podwykonawca głównego wykonawcy?

Odpowiedź:

Zamawiający w obecnej chwili nie chce składać żadnych deklaracji obejmujących warunki serwisu pogwarancyjnego. Powyższe zostanie uzgodnione po realizacji zamówienia i upływie okresu gwarancji.

Pytanie nr 26. Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 2 ust. 5

Wykonawca prosi o uzupełnienie umowy, poprzez wpisanie zobowiązania zamawiającego do przystąpienia do odbiorów w terminie maksymalnie 3 dni od powiadomienia o gotowości do odbiorów. Termin wykonania umowy jest określony datą dzienną, co oznacza, że faktyczny czas, jaki wykonawca będzie miał na wykonanie zamówienia nie jest znany. W razie wniesienia odwołań od niniejszego postępowania, umowa może zostać zawarta nawet w marcu, co spowoduje skrócenie terminu wykonania umowy jedynie do 6 miesięcy. Ryzyko odbioru zamówienia po tej dacie, spoczywa na wykonawcy. Tym samym wykonawca powinien mieć pewność, że zamawiający przystąpi do odbiorów w najkrótszym, możliwym terminie, aby nie skracać tym czasu na wykonanie zamówienia.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w § 4 ust. 1 w ostatnim zdaniu zawarł zapis o treści: „*Zamawiający musi przystąpić do odbioru technicznego nie później niż w terminie 3 dni kalendarzowych od zgłoszenia gotowości do odbioru przez Wykonawcę*”.

W związku z powyższym zdaniem Zamawiającego nie ma konieczności dodawania do wzoru umowy zapisu, o którym mowa w zadanym pytaniu.

Pytanie nr 27. Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 2 ust. 9

Zwracamy uwagę że część oprogramowania lub jego elementów dostarczanego przez Wykonawcę może być dostarczana na warunkach licencji typu open source, które wymagają,

aby ich dalsze rozpowszechnianie następowało na takich samych warunkach, na jakich nabył je Wykonawca (tzw. licencje typu copyleft). Zastosowanie tego typu rozwiązań jest powszechnym zjawiskiem w branży programistycznej. Celem umożliwienia dostawy takiego oprogramowania, wnosimy o dodanie do § 2 ust. 19 o następującym brzmieniu: „19. Zamawiający dopuszcza zastosowanie oprogramowania lub jego elementów rozpowszechnianych na zasadach tzw. wolnych licencji open source pod warunkiem, że umożliwiać one będą Zamawiającemu korzystanie z takiego oprogramowania co najmniej w zakresie niezbędnym do prawidłowej eksploatacji dostarczonego oprogramowania zgodnie z przeznaczeniem. W zakresie, w jakim Wykonawca zgodnie z treścią takich licencji nie może ich rozpowszechnić na zasadach licencji opisanych w Umowie, do oprogramowania takiego zastosowanie § 2 ust. 8 – 18 powyżej nie znajdują zastosowania. Wykonawca udostępni je Zamawiającemu na warunkach licencji open source, na których sam nabył do nich prawa i przekaze Zamawiającemu treść tych licencji wraz z korespondującym oprogramowaniem.”

Odpowiedź: Zamawiający dodaje w TOMIE V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 2 ust.19 o brzmieniu: *Zamawiający dopuszcza zastosowanie oprogramowania lub jego elementów rozpowszechnianych na zasadach tzw. wolnych licencji open source pod warunkiem, że umożliwiać one będą Zamawiającemu korzystanie z takiego oprogramowania co najmniej w czasie i zakresie niezbędnym do prawidłowej eksploatacji dostarczonego oprogramowania zgodnie z przeznaczeniem. W takim przypadku Wykonawca przekaze Zamawiającemu informację o wykorzystywanym oprogramowaniu open source (jego opis), typie licencji tego oprogramowania, warunkach licencyjnych i zobowiązaniu licencjobiorcy (Wykonawcy) do ich przestrzegania, a także adres strony, z której można pobrać kopię oprogramowania oraz wskazane są prawa autorskie jego twórcy. W takim przypadku Zamawiający ma uprawnienie do korzystania i rozporządzania oprogramowaniem wyłącznie na warunkach przedmiotowej licencji, w zakresie tożsamym jak Wykonawca. W takim przypadku nie znajduje zastosowania treść § 2 ust. 9 umowy.*

Pytanie nr 28. Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 3 ust. 9

Wykonawca prosi o uzupełnienie postanowienia poprzez dodanie „(...) jednak wykonawca ma prawo przenieść wierzytelności na rzecz podmiotów trzecich, finansujących działalność wykonawcy, bez zgody zamawiającego”.

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na dodanie zapisu o w/w treści .

Pytanie nr 29. Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 3 ust. 12

Wykonawca wnosi o wykreślenie postanowienia. Naliczanie kar umownych w sposób kumulatywny, narusza równowagę ekonomiczną stron i spowoduje zwiększenie ceny ofertowej, bowiem ewentualne ryzyko naliczenia kar umownych każdy wykonawca będzie zmuszony „wliczyć” do ceny ofertowej.

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody. Zdaniem Zamawiającego kumulatywne naliczanie kar umownych nie narusza równowagi ekonomicznej Stron z uwagi na wprowadzenie w § 11 ust. 7 umowy ograniczenia wysokości łącznych kar umownych do 20 % całkowitego wynagrodzenia.

Pytanie nr 30. Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 4 ust. 11 pkt 1) w zw. z pkt 8 Opisu szczegółowego infrastruktury ładowania

Wykonawca prosi o potwierdzenie, że autobus do przeprowadzenia testu procesu ładowania w trakcie odbiorów zapewni Zamawiający. Ponieważ termin wykonania zamówienia w części II jest wcześniejszy, niż części I, do przeprowadzenia odbiorów nie może zostać wykorzystany autobus dostarczony w ramach części I zamówienia. Stąd wykonawca prosi o potwierdzenie, że zamawiający zapewni inny autobus, spośród swojego taboru lub spoza.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że do przeprowadzenia testu procesu ładowania zapewniony zostanie autobus spośród swojego taboru lub spoza.

Pytanie nr 31. Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 10 ust. 1.7 oraz 1.10

Z zestawienia wskazanych postanowień wynika, że z jednej strony wykonawca ma uprawnienie do złożenia wniosku o podwyższenie wynagrodzenia z uwagi na wzrost cen i kosztów dopiero, jeżeli wzrost wyniósł co najmniej 10% w stosunku do kosztów wskazanych w ofercie. Z drugiej strony – mimo wszystko – zamawiający podwyższy wynagrodzenie o nie więcej, niż 5 wartości wynagrodzenia określonego w umowie. Powyższe wskazuje na dużą niesprawiedliwość i wypaczenie idei, jaka przyświecała ustawodawcy przy wprowadzaniu nowelizacji do art. 439 p.z.p. Nowelizacja ta, która weszła w życie 10.11.br., była wynikiem rosnącej w Polsce i na świecie inflacji i ma na celu nie tyle polepszenie sytuacji wykonawców, ile wyrównanie strat, jakie ponieśli w związku z podwyżką cen od chwili złożenia oferty, do dnia zapłaty za zamówienie. Oznacza to, że zamawiający winien pokryć przynajmniej realne koszty wzrostu cen. Tymczasem postanowienia proponowane przez zamawiającego z samego założenia nie pokrywają żadnych strat wykonawcy spowodowanych rosnącą inflacją, bowiem z samego założenia wykonawca będzie ponosił stratę minimum 5% (uprawnienie przysługuje dopiero od przekroczenia poziomu 10%, ale wynagrodzenie wzrośnie maks. o 5%) lub oczywiście więcej, przy większym wzroście cen. Wykonawca tym samym wnosi o podwyższenie poziomu wskazanego w pkt 1.10 co najmniej do poziomu 10%, czyli co najmniej do poziomu, który w ogóle uprawnia wykonawcę do domagania się podwyższenia wynagrodzenia.

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na zwiększenie wynagrodzenia powyżej 5 % . Zdaniem Zamawiającego termin wykonania zamówienia jest na tyle krótki, że Wykonawca może w sposób precyzyjny oszacować cenę oferty w oparciu o prognozowane wskaźniki makroekonomiczne, zakładające m.in. poziom inflacji w 2023 r. oraz akty prawne zakładające np. wzrost minimalnego wynagrodzenia w roku 2023. Ponadto Zamawiający zwraca uwagę na to, że wzrost kosztów Wykonawcy o dany % nie może powodować automatycznego wzrostu wynagrodzenia o ten sam % gdyż kalkulowane koszty do realizacji danego zadania przez Wykonawcą są tylko pewnym elementem-częścią ogólnej ceny (wynagrodzenia). W wynagrodzeniu są kalkulowane również inne składniki jak zysk

Wykonawcy, wycenione ryzyko kar umownych itp. Tym samym Zamawiający nie uważa, że należy stosować „lustrzane odbicie” wielkości procentowych, gdyż w takim przypadku ulegałyby podwyższenie wszystkie elementy kalkulacji.

Pytanie nr 32. Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania § 12 ust. 2

Wykonawca wnosi o wykreślenie niniejszego postanowienia. Zamawiający ma uprawnienia do żądania naprawy stacji ładowania, w tym w przypadku wystąpienia wad istotnych. Do czasu naprawy wad istotnych i odbioru zamówienia, zamawiający nie ponosi kosztów, ani żadnego ryzyka. Stąd też interesy zamawiającego są w pełni zabezpieczone. Nie ma podstaw, aby zamawiający odstąpił od umowy na tym etapie, kiedy stacje ładowania są w pełni wykonane, a jedynie komisja stwierdzi ich wady. Dodatkowo określenie „wady produkcyjne” nie występuje w umowie, jak również w przepisach, stąd też podstawa odstąpienia jest nieokreślona.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wyraża zgodę na wykreślenie zapisu § 12 ust. 2 TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania. W związku z powyższym kolejne ustępy § 12 ulegają przenieumerowaniu, a następnie w nowym ust. 2 oraz ust. 4 dokonuje się usunięcia odniesienia treści do ust. 2. Nowa treść § 12 brzmi następująco:

„§ 12

1. W razie zaistnienia istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy, lub dalsze wykonywanie umowy może zagrozić istotnemu interesowi bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwu publicznemu, Zamawiający może odstąpić od umowy w terminie 30 dni od dnia powzięcia wiadomości o tych okolicznościach. W takim przypadku zapis § 11 pkt 1 nie znajduje zastosowania.

2. W przypadku określonym w ust. 1 Wykonawca może żądać jedynie należnego mu wynagrodzenia, z tytułu wykonania części umowy.

3. Odstąpienie od umowy następuje w formie pisemnej pod rygorem nieważności i powinno zawierać uzasadnienie faktyczne i prawne.

4. Poza przypadkiem określonym w ust. 1 niniejszego paragrafu, Zamawiającemu przysługuje prawo do odstąpienia od umowy w terminie 25 dni kalendarzowych od powzięcia wiadomości o wystąpieniu jednej z następujących przesłanek:

- 1) wszczęciu względem Wykonawcy postępowania egzekucyjnego, które uniemożliwi Wykonawcy wykonanie przedmiotu umowy,*
- 2) zwłoki w dostawie przedmiotu umowy w stosunku do terminu określonego w § 2 ust. 1, przekroczy 30 dni kalendarzowych,*
- 3) wielokrotnym i w sposób rażąco naruszeniu przez Wykonawcę istotnych postanowień umowy, w szczególności: niestosowanie się do terminów wskazanych w umowie, niezgodnienie z Zamawiającym i nie uzyskanie akceptacji Zamawiającego w zakresie przewidzianym umową i SWZ,*
- 4) stwierdzeniu w trakcie odbiorów: braków, wad, usterek lub odstępstw od SWZ, o których mowa w § 4 ust. 22 niniejszej umowy, Zamawiającemu przysługuje uprawnienie do rozwiązania umowy w całości lub w części*

zgodnie z jego wyborem, który zostanie dokonany w oparciu o stan faktyczny stwierdzony w trakcie dokonywania odbiorów przedmiotu umowy,

5) nieprzyznaniu Zamawiającemu środków publicznych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Oś Priorytetowa XI-REACT - EU, Działanie 11.4 - Transport miejski, w konsekwencji złożonego (w trybie konkursowym) wniosku o dofinansowanie projektu pn.: „Zakup autobusów elektrycznych z niezbędną infrastrukturą dla jeleniogórskiej komunikacji miejskiej”, a tym samym niepodpisaniu umowy o dofinansowanie przedmiotowego projektu i brakiem możliwości sfinansowania całości lub części przedmiotu umowy.

5. Odstąpienie od umowy, o którym mowa w ust. 5 pkt 2) – 4) może nastąpić po pisemnym wezwaniu ze strony Zamawiającego do należytego wykonania przedmiotu umowy, z wyznaczeniem dodatkowego, 7 dniowego terminu (rozumianego jako dni kalendarzowe).

6. Odstąpienie od umowy nie pozbawia Zamawiającego możliwości dochodzenia kary umownej z tytułu zwłoki w dostawie, za okres zwłoki liczony do dnia złożenia oświadczenia o odstąpieniu od umowy.”

Pytanie nr 33. Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania Załącznik nr 2 do umowy – warunki gwarancji i serwisu, § 2 ust. 5 Wykonawca wnosi o potwierdzenie, że w sytuacji dostarczenia ładowarki zastępczej, zamawiający nie będzie naliczał kar umownych za zwłokę w naprawie.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza, że w przypadku konieczności wydłużenia czasu naprawy ładowarki ponad 72 godziny licząc od dnia powiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego, Wykonawca jest zobowiązany do dostarczenia ładowarki zastępczej. Zamawiający nie naliczy kar umownych za zwłokę w naprawie, pod warunkiem, że ładowarka zastępcza zostanie dostarczona, podłączona i zapewni funkcjonalność przed upływem 72 godziny od dnia powiadomienia.

Pytanie nr 34. Dotyczy: TOM V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania Załącznik nr 2 do umowy – warunki gwarancji i serwisu, § 3 ust. 1 Wykonawca wnosi o wyjaśnienie wskazanego postanowienia – kiedy postanowienie będzie stosowane, jaki jest jego cel, czym różni się od wystąpienia „zwykłej” wady. Zgodnie z literalną jego treścią, wystąpienie jednej wady z całej dostawy (nawet, jeżeli to pierwsza wada?) w przeciągu 60 dni (od jakiego momentu liczonych?) wskazuje na wadę masową. Tymczasem ze swojej definicji wada masowa, powinna być „masowa”, a więc dotyczyć jakiejś procentowej ilości całej dostawy. Ma to uzasadnienie w sytuacji, gdy np. zamawiający zamawia 100 produktów i przykładowo w 3% wykryto dokładnie taką samą wadę. Można uznać, że cała partia jest wadliwa. Jednak w niniejszym postępowaniu zamawiający zamawia DWIE stacje. Trudno w takim wypadku uznać, że jeśli w jednej wystąpi wada, to w drugiej na pewno też.



Fundusze Europejskie



Rzeczpospolita
Polska



Unia Europejska
Europejskie Fundusze
Strukturalne i Inwestycyjne



Odpowiedź: Zamawiający informuje, że w Załączniku nr 2 do TOMU V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania dokonuje modyfikacji treści § 3. Nowa treść § 3 brzmi następująco:

„§ 3 Wady masowe

- 1. Za wady masowe uznaje się wady tego samego rodzaju, mogące mieć charakter konstrukcyjny, materiałowy, technologiczny lub montażowy, powstałe z winy producenta, które wystąpią we wszystkich dostarczonych stacjach ładowania (dwie sztuki) w przeciągu 60 dni od daty ich protokolarnego odbioru.*
- 2. Wykonawca po otrzymaniu powiadomienia o wystąpieniu wady masowej zobowiązuje się do ustalenia przyczyny jej powstania nie później niż w ciągu 10 dni kalendarzowych od daty powiadomienia o wadzie.*
- 3. Wykonawca określi każdorazowo, w porozumieniu z Zamawiającym, sposób usunięcia wad masowych, harmonogram oraz termin ich usunięcia, który nie może przekroczyć 3 miesięcy od daty powiadomienia przez Zamawiającego.*
- 4. Przyjęty przez Strony sposób usunięcia wad masowych ma na celu skuteczne i trwałe usunięcie wady masowej i przywrócenie dostarczonej infrastrukturze ładowania sprawności technicznej w stopniu zapewniającym niezakłóconą realizację usług przewozowych przy użyciu autobusów elektrycznych.*
- 5. Zamawiający, po wystąpieniu wad masowych może żądać dostarczenia nieodpłatnie przez Wykonawcę zastępczych stacji ładowania w miejsce stacji wyłączonych z eksploatacji w terminie do 7 dni roboczych od daty zawiadomienia Wykonawcy.*
- 6. Wykonawca ustali z Zamawiającym organizację usunięcia wad masowych w taki sposób żeby umożliwić Zamawiającemu realizację usługi przewozowej.*
- 7. W przypadku nie dostarczenia ładowarek zastępczych na warunkach określonych w ust. 5 Wykonawca zobowiązany jest pokryć koszty ich zapewnienia przez Zamawiającego.*
- 8. W przypadku ponownego wystąpienia, po naprawie, uszkodzeń o podobnych do naprawianych charakterze lub mających z nim związek Wykonawca zobowiązuje się wymienić uszkodzone zespoły lub podzespoły, które spowodowały wystąpienie przedmiotowych uszkodzeń masowych na nowe, wolne od wad. Zamawiający zastrzega sobie, w przypadku kolejnego powtarzającego się występowania w stacjach ładowania wad masowych niedających się usunąć w sposób określony powyżej prawo żądania wymiany stacji ładowania z wadami masowymi na wolne od wad. W okresie objętym gwarancją wymiana stacji ładowania na wolne od wad nastąpi na podstawie przepisów Kodeksu cywilnego, w szczególności art. 577 § 1–3.*
- 9. Zastępcza stacja ładowania, o której mowa w ust. 5 oraz w § 2 ust. 7 niniejszych „Warunków gwarancji i serwisu” powinien posiadać parametry techniczno – eksploatacyjne i wyposażenie adekwatne do parametrów dostarczonych stacji ładowania. W przeciwnym razie wprowadzenie zastępczej stacji ładowania wymaga zgody Zamawiającego.*
- 10. W przypadku nie usunięcia wad masowych w terminie określonym w ust. 3, Wykonawca zobowiązany jest do pokrycia wszelkich wynikających z tego tytułu*

szkód poniesionych przez Zamawiającego w wymiarze odpowiadającym poniesionym szkodom w pełnej wysokości.”

Pytanie nr 35. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru pkt 10. W związku z różnymi okresami gwarancji prosimy o wskazanie czy przeglądy okresowe mają być wykonywane wyłącznie w trakcie trwania gwarancji wskazanej w punkcie “c) na stacjonarne stacje ładowania – pozostałe elementy w tym w szczególności na ich prawidłową i bezawaryjną pracę. Obejmuje wszystkie elementy wchodzące w skład stacji ładowania – minimum 60 miesięcy (kryterium punktowane).”? Jeżeli tak, to czy po upływie gwarancji wskazanej w powyższym punkcie Zamawiający przewiduje dokonywanie przez Wykonawcę inspekcji obudów stacji ładowania, które będą w dalszym ciągu objęte gwarancją ?

Odpowiedź: Tak. Zamawiający przewiduje dokonywanie przez Wykonawcę inspekcji obudów stacji ładowania, które będą w dalszym ciągu objęte gwarancją.

Pytanie nr 36. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1. Stacje ładowania zajezdniowego – opis i wymagania ogólne, pkt 12 Czy Zamawiający przewiduje zasilanie na etapie montażu stacji czy w późniejszym terminie?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że oczekuje od Wykonawcy podłączenia ładowarek do sieci zasilającej na etapie ich montażu. Jednocześnie Zamawiający zaznacza, że z uwagi na prowadzenie w jednym czasie inwestycji związanych z budową nowego przyłącza dla Spółki oraz robót obejmujących budowę wewnętrznej stacji transformatorowej wraz z położeniem linii kablowej zasilającej przez wyłonionych innych Wykonawców, nie może wykluczyć, że przy zachowaniu wszelkiej staranności nie wystąpią okoliczności, w których Zamawiający będzie zmuszony przesunąć zasilanie ładowarek na późniejszy termin. Zamawiający deklaruje bieżący monitoring realizowanych równocześnie zadań, a w razie wystąpienia ryzyka opóźnienia poinformowania Wykonawcy o mogącym mieć miejsce przesunięciu.

W związku z powyższym w TOMIE V SWZ Projekt Umowy Część II infrastruktura ładowania Zamawiający dokonuje modyfikacji § 10 poprzez dodanie lit. j w ust.1 pkt.1.1 ppkt.1 o treści:

j) wystąpienia okoliczności, pomimo zachowania przez Zamawiającego należytej staranności, polegających na opóźnieniu w wykonaniu infrastruktury umożliwiającej zasilanie ładowarek. W przypadku zaistnienia takiej sytuacji Zamawiający poinformuje Wykonawcę o opóźnieniu i dopuści możliwość przesunięcia terminu podłączenia dostarczonych ładowarek maksymalnie do dnia 31.10.2023 r.

Pytanie nr 37. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru pkt 6

1. Kto jest odpowiedzialny za dostawę 2 rozłączników bezpiecznikowych o prądzie 630A?
2. Czy Wykonawca będzie mógł wykonać prace związane z montażem rozłączników w rozdzielni w trakcie wyjazdu na montaż stacji ładowania?

Odpowiedź:

Ad.1 Zamawiający modyfikuje Załącznik nr 1 do TOMU IV Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru poprzez **wykreślenie pkt 6.**

Ad.2 Ze względu na udzieloną odpowiedź w punkcie 1 powyżej udzielenie odpowiedzi na zadane pytanie jest bezprzedmiotowe.

Pytanie nr 38. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 7. Serwis pogwarancyjny i części zamienne, pkt 2 Czy Zamawiający wymaga, aby na etapie przetargu wycenione zostało wskazane w pkt. 2 szkolenie? Jeżeli tak to dla ilu osób i w jakim terminie (w jakim roku) miałyby się ono odbyć? Pracownicy Zamawiającego, którzy zostaną przeszkoleni i autoryzowani muszą posiadać uprawnienia SEP 1kV, aby móc wykonywać prace przy stacjach ładowania Wykonawcy.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wymaga, aby na etapie przetargu zostało wycenione przedmiotowe szkolenie. Zamawiający wskazał w pkt 2 wymóg zagwarantowania przez Wykonawcę serwisu pogwarancyjnego przez okres 7 kolejnych lat. Jako ewentualność, Zamawiający podał, że serwis ten mogliby wykonywać pracownicy Zamawiającego ale wówczas koniecznym byłoby ich przeszkolenie. Ponadto, Zamawiający informuje, że pracownicy, którzy mogliby w przyszłości zająć się serwisem urządzeń posiadają/ będą posiadać wymagane przepisami uprawnienia. W opinii Zamawiającego to Wykonawca najlepiej wie ile osób jest potrzebnych do wykonywania tych prac i w jakim czasie przed upływem gwarancji przeprowadzić szkolenie.

Pytanie nr 39. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 1. Stacje ładowania zajezdniowego – opis i wymagania ogólne, pkt 15

1. Czy podjęcie naprawy w ciągu jednej godziny dotyczy również naprawy zdalnej?
2. Prosimy o potwierdzenie, że czasy reakcji jak i napraw liczone są wyłącznie w dni robocze w godzinach 6.30 do 14.30.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z zapisami SWZ oraz warunkami Umowy w szczególności jej załącznikiem nr 2 – Warunki gwarancji i serwisu – wymaga aby dla wszystkich stacji ładowania Wykonawca zapewnił poniższe czasy reakcji na usuwanie usterek i awarii oraz ich naprawy od chwili zgłoszenia dla poszczególnych zdarzeń:

- a) w godz. 6:30-14:30 w dni powszednie – rozpoczęcie naprawy ładowarki do jednej godziny, oczekiwana naprawa – usunięcie usterki w czasie do 24 godzin od powiadomienia,
- b) w przypadku awarii poważnej (brak możliwości naprawy w ciągu 48 godzin) – ostateczna naprawa i uruchomienie ładowarki w terminie do 72 godzin od powiadomienia. W przypadku niewykonania naprawy w tym terminie Wykonawca dostarczy ładowarkę zastępczą o nie gorszych parametrach,
- c) w pozostałych godzinach i w sobotę, niedzielę i święta terminy reakcji serwisu liczą się od godz. 6:30 najbliższego dnia roboczego,
- d) Zamawiający dopuszcza naprawę stacji ładowania również w sposób zdalny „on-line” przy zachowaniu czasów reakcji i terminów napraw określonych w „Warunkach gwarancji i serwisu” z zastrzeżeniem przypadku jednoczesnej awarii wszystkich dostarczonych stacji ładowania, kiedy czas na usunięcie usterek / awarii wynosi maksymalnie 24 godziny od powiadomienia bez względu na dzień i godzinę zgłoszenia.

Ponadto Zamawiający zwraca uwagę, że odrębne czasy reakcji zostały określone dla naprawy i usuwania usterek systemu zarządzania, monitorowania i nadzorowania pracą infrastruktury ładowania, które opisano szczegółowo w § 3a Załącznika nr 2 do Umowy – Warunki gwarancji i serwisu (TOM V SWZ Projekt Umowy – Część II Infrastruktura ładowania).

Pytanie nr 40. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 4. System monitorowania i zarządzania pracą stacji ładowania autobusów elektrycznych, pkt 15 Wnosimy o wykreślenie zapisu “Zamawiający zastrzega jednak sobie prawo, aby w wybranych przypadkach na jego żądanie czynności te były wykonywane na miejscu.”

Wykonawca posiada wiedzę, przygotowanie i doświadczenie, które pozwoli na obiektywną analizę usterki/awarii i podjęcie odpowiednich działań, które doprowadzą do najszybszego usunięcia usterki/awarii.

Odpowiedź: Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy i w związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania pkt 4.15 oraz Załączniku nr 1 do TOMU IV Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 4. System monitorowania i zarządzania pracą stacji ładowania autobusów elektrycznych, pkt 15 otrzymuje nowe brzmienie o następującej treści: *„Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym czynności niewymagające osobistego stawiennictwa do prawidłowego i skutecznego wykonania/rozwiązania problemu/usterki były wykonywane zdalnie.”*

Pytanie nr 41. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru pkt 5

1. Czy instruktaż dla pracowników Zamawiającego w zakresie niezbędnym do prawidłowego użytkowania przedmiotu dostawy – obsługi urządzeń, ich eksploatacji oraz bieżącego przeglądu i konserwacji może się odbyć w siedzibie Zamawiającego?
2. Wykonawca prosi o podanie maksymalnej liczny uczestników szkolenia, co jest niezbędne do prawidłowej wyceny oferty.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że udzielił odpowiedzi we wskazanym zakresie udzielając odpowiedzi na pytanie 14.

Pytanie nr 42. Dotyczy: TOM I SWZ Instrukcja dla Wykonawców 18 Opis sposobu obliczenia ceny, pkt 10) W związku z potrzebą wyliczenia kosztów wykonania naklejek i oklejenia przedmiotu zamówienia zgodnie z zasadami oraz wytycznymi Zamawiającego prosimy o informację czy Zamawiający planuje oklejenie całej stacji ładowania. Jeśli nie, to prosimy o podanie wymiarów naklejek. Czy są jakieś preferencje co do materiału z jakiego mają być wykonane naklejki?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że planuje oklejenie stacji ładowania naklejkami o rozmiarze A5. Wymagane jest, aby naklejki były wykonane z materiałów odpornych na działanie czynników atmosferycznych i spełniły wymagany okres gwarancji określony w SWZ.

Pytanie nr 43. Dotyczy dokumentu o nazwie: "Załącznik nr 1 do Tomu IV SWZ" pkt. 10 - Wykonawca prosi o potwierdzenie, że protokół odbioru zawierający wady nieistotne, o którym mowa w par. 4 ust. 23 Umowa, jest protokołem, od którego biegnie okres gwarancji na przedmiot umowy. Zamawiający w załączniku nr 1 do SWZ pkt 10 wskazał: "Okres gwarancji jest liczony od daty ostatniego protokołu odbioru bez uwag", jednak w przypadku wystąpienia wad nieistotnych, formalnie zamawiający zobowiąże wykonawcę do ich usunięcia, a więc wniesie uwagi. Jednak mając na względzie, że wady nieistotne nie wpływają w żaden sposób na funkcjonalność przedmiotu umowy, zasadnym jest, aby termin gwarancji biegł, mimo że wykonawca będzie zobowiązany do usunięcia wad nieistotnych.

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z § 1 ust. 5 Załącznika nr 2 do Umowy – „Warunki gwarancji i serwisu”, okres gwarancji liczony jest od daty dokonania odbioru technicznego stacji ładowania i podpisania protokołu odbioru technicznego. Jednocześnie w § 4 ust. 23 Umowy, Zamawiający określił, że w przypadku stwierdzenia podczas odbioru przez komisję ds. odbioru, wad niebędących wadami istotnymi (w szczególności: w estetyce wykonania ładowarek, niewłaściwym oklejeniu), które nie powodują braku możliwości poprawnej eksploatacji, a które jednocześnie nie stanowią odstępstw od SWZ oraz złożonej oferty – dokonuje odbioru z wyznaczeniem dodatkowego terminu na usunięcie stwierdzonych wad nieistotnych. Tym samym oczywiste jest, że dokonanie odbioru rozpoczyna bieg gwarancji.

Pytanie 44. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 3. Stacje ładowania – parametry elektryczne i wymagania w tym zakresie, pkt 2 Wykonawca zwraca uwagę, że ten zapis nie dopuszcza szerszego zakresu napięcia, który mógłby być korzystny dla Zamawiającego (np. wykorzystany w przyszłości do ładowania autobusów z baterią o wyższym napięciu). Prosimy o zmianę zapisu na “Napięcie wyjściowe stacji ładowania musi zawierać zakres 200-800V DC”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że propozycja zapisu wskazana w pytaniu jest tożsama z obecnym zapisem. W związku z powyższym pytanie jest bezprzedmiotowe.

Pytanie 45. Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV _Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 7. Serwis pogwarancyjny i części zamienne, pkt 1 Z uwagi na dynamiczny rozwój elektromobilności oraz technologii z nią związanej Wykonawca wnosi o zmianę zapisu na „1. Wykonawca zagwarantuje dostawę części zamiennych przez okres 10 lat od odbioru stacji ładowania.”

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zmianę zapisu.

Pytanie 46:

Dotyczy: Załącznik nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 3. Stacje ładowania – parametry elektryczne i wymagania w tym zakresie, pkt 2 Wykonawca zwraca uwagę, że ten zapis nie dopuszcza szerszego zakresu napięcia, który mógłby być korzystny dla Zamawiającego (np. wykorzystany w przyszłości do ładowania autobusów z baterią o wyższym napięciu). Prosimy o zmianę zapisu na “2. Napięcie wyjściowe stacji ładowania: 150-1000V DC”.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że wyrażą zgodę na zmianę zapisu.

W związku z powyższym w załączniku nr 1 b do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych stacji ładowania pkt 3.2 oraz w załączniku nr 1 do TOMU IV_Opis szczegółowy ładowarek oraz systemu monitorowania i nadzoru 11. Szczegółowy opis infrastruktury ładowania wraz z systemem monitorowania i nadzoru nad pracą ładowarek, 3. Stacje ładowania – parametry elektryczne i wymagania w tym zakresie, pkt 2 przyjmuje brzmienie:

„2. Napięcie wyjściowe stacji ładowania: 150-1000V DC”.

Pytanie 47: Dotyczy: TOM I SWZ_ Instrukcja dla Wykonawców

Pkt 10.8.1 ppkt 4 lit. a zgodnie z treścią załącznika nr 3 do Tomu I SWZ i pkt 8.1.4 Tomu I SWZ Wykonawca wnosi o zmianę powyższego zapisu na postanowienie w następującym brzmieniu: „Dotyczy Części II: co najmniej dwa (2) zamówienia polegające na dostawie i

montażu co najmniej 1 sztuki stacjonarnej stacji ładowania autobusów elektrycznych prądem stałym, o mocy wyjściowej minimum 120kW”.

Wykonawca wskazuje, że doświadczenie zdobyte podczas realizacji projektów, w których przedmiotem zamówienia były ładowarki o mocy większej niż 120 kW ma charakter i poziom złożoności porównywalny z zakresem przedmiotowym do niniejszego zamówienia.

Ponadto Wykonawca chciałby zwrócić uwagę, że zgodnie z ustawą Pzp warunki udziału w postępowaniu powinny być proporcjonalne do przedmiotu zamówienia, a nie muszą być identyczne z przedmiotem zamówienia.

Postanowienie w obecnej wersji może przyczynić się do ograniczenia rynku Oferentów, którzy posiadają doświadczenie nie tylko w dostawie konkretnie wskazanych ładowarek, ale także w dostawie ładowarek o większej mocy.

Odpowiedź: Zamawiający wyraża zgodę na modyfikację zapisu.

W związku z powyższym treść zapisu pkt 8.1.4 TOMU I SWZ w zakresie Części II po modyfikacji brzmi:

„Dotyczy Części II: co najmniej dwa (2) zamówienia polegające na dostawie i montażu co najmniej 1 sztuki stacjonarnej stacji ładowania (Plug-in) elektrycznych autobusów miejskich”

Pytanie 48:

Dotyczy TOM I SWZ Pkt 16.2 - TERMIN SKŁADANIA OFERT

1.1 Czy Zamawiający dopuści przesunięcie terminu składania ofert o minimum 14 dni?

Uzasadnienie:

Ze względu na spory zakres niezbędnych wyjaśnień jakie Wykonawca potrzebuje pozyskać od Zamawiającego przedłużającą się procedurę udzielenia odpowiedzi na zadane do przetargu pytania nie będzie możliwym złożenie rzetelnej oferty. Wykonawca po uzyskaniu odpowiedzi na zadane pytania potrzebuje czasu na doprecyzowanie możliwości technicznych autobusów do nowych wymogów technicznych wynikających z odpowiedzi Zamawiającego. Brak takiej informacji uniemożliwia rzetelną wycenę w dodatku trzech różnych typów autobusów?

Z uwagi na zrozumienie zakresu prac wynikających z przygotowania rzetelnej oferty wnioskujemy o przesunięcie terminu składania ofert o min.14 dni.

1.2 Czy wydłużenie terminu składania ofert wpłynie również na:

- a) Wydłużenie okresu związania z ofertą o okres wydłużenia procedury przetargowej?
- b) Wydłużenie terminu realizacji zamówienia o okres wydłużenia procedury przetargowej?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że mając na uwadze zasadę przejrzystości prowadzonego postępowania oraz równy dostęp potencjalnych Wykonawców do informacji, jak również umożliwienie potencjalnym Wykonawcom, jak najlepsze przygotowanie ofert, poprzez wydłużenie czasu na ich złożenie – Zamawiający postanawia wydłużyć termin składania do dnia 04.01.2023 r.

Jednocześnie Zamawiający informuje, że wydłużenie terminu składania ofert wpłynie również na wydłużenie okresu związania z ofertą proporcjonalnie do okresu wydłużenia terminu składania ofert.

Wydłużenie terminu składania ofert nie wpłynie na termin realizacji zamówienia.

W związku z powyższym Zamawiający dokonuje modyfikacji TOMU I SWZ w zakresie:

Pkt. 16.1.2

Kompletną ofertę, o której mowa w pkt 15.3 należy złożyć w formie elektronicznej za pośrednictwem platformy zakupowej nie później niż do dnia 04.01.2023 r. do godziny 11:00

Pkt. 16.2.1

Otwarcie ofert nastąpi w dniu 04.01.2023 r. o godzinie 11:30 za pośrednictwem platformazakupowa.pl. pod adresem: https://platformazakupowa.pl/pn/mzk_jgora/

Pkt. 17.1

Wykonawca będzie związany z ofertą od dnia upływu terminu składania ofert przez okres 90 dni tj. do dnia 03.04.2023 r.

Pytanie 49: Dotyczy SWZ pkt 10.7.1

Czy Zamawiający dopuści złożenie świadectwa homologacji typu pojazdów WE najpóźniej w dniu zawarcia umowy?

Uzasadnienie:

Wykonawca jest w końcowym procesie aktualizacji homologacji typu pojazdu, lecz ze względów proceduralnych możemy nie otrzymać tego dokumentu przed terminem składania ofert.

Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza złożenia świadectwa homologacji typu pojazdów WE najpóźniej w dniu zawarcia umowy.

Pytanie 50: Dotyczy SIWZ – Termin dostawy

Czy Zamawiający dopuści zamianę konkretnego terminu dostawy na terminy dostaw liczone okresem od dnia zawarcia umowy tj. np. 10 miesięcy, pozostawiając wykonawcy ten sam okres czasu na wyprodukowanie i dostawę autobusów jak wyliczony w obecnie istniejących zapisach?

Uzasadnienie:

W ramach procedury przetargowej dochodzi do szeregu zmian technicznych jak i proceduralnych zaistniałych w wyniku zadawanych pytań jak i ewentualnych rozstrzygnięć w KIO. Ponieważ procedury te wydłużają termin podpisania umowy, logicznym jest, że wygrywający wykonawca powinien mieć taki sam okres czasu na wyprodukowanie pojazdów jak zakładano w pierwotnej publikacji tego postępowania.

Uznani producenci autobusów posiadają długoterminowe koszyki zamówień, a skracanie terminów dostaw wynikających ze sztywnych dat określonych w obecnie SWZ stawia ich w gorszej sytuacji względem innych producentów, nie posiadających zamówień.

Dodatkowo uwzględniając procedurę zgłoszenia i przystąpienia do odbiorów wnosimy o usunięcie tego kryterium jako naruszającego zasadę konkurencyjności lub zmianę jego brzmienia na logiczną, obiektywną i neutralną względem czasu trwania procedury przetargowej.

Odpowiedź: Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę konkretnego terminu dostawy na termin dostawy liczony okresem od dnia zawarcia umowy. Wskazanie przez Zamawiającego konkretnej granicznej daty dostawy wynika z wytycznych programowych tj. PROGRAMU OPERACYJNEGO INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO 2014-2020, PRIORYTET: XI – REACT – EU, DZIAŁANIE: 11.4 – Transport miejski.

Pytanie 51: Dotyczy tom I do SWZ pkt 5.3

Wnosimy o doprecyzowanie zapisów tego punktu, by możliwe było ich zastosowanie nie będące w konflikcie z zapisami pkt 5.2 a w szczególności:

Drzwi kabiny kierowcy wyposażone w klamkę zewnętrzną i wewnętrzną oraz zamek patentowy z kluczem, zamykanym od strony zewnętrznej i z uruchamianą przez kierowcę blokadą od wewnątrz, co uniemożliwi otwarcie drzwi od zewnętrznej strony przez osoby nieuprawnione.

Jak wg Zamawiającego możliwe ma być otwarcie drzwi przez służby medyczne z jednoczesnym zabezpieczeniem ich przez osoby nieuprawnione?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dokonuje w Załączniku nr 1a do tomu I SWZ w tabeli „parametry techniczne oferowanych autobusów” oraz Załączniku nr 3 do tomu III SWZ wykreślenia pkt 5.3 o treści „Konstrukcja kabiny i jej sposób zamknięcia musi umożliwiać, w przypadku załabnięcia kierowcy, dostanie się do niej służbom medycznym.

Pytanie 52: Dotyczy zał 3 do tomu III SWZ pkt 5.11c.

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie rozwiązania fabrycznego wykonawcy, w którym średnie, całkowite, chwilowe (kWh) zużycie energii elektrycznej przez autobus wyświetlane będzie na ekranie LCD w jednostkach kWh/km?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że treść pkt 5.11 c w załączniku 3 do TOMU III SWZ dopuszcza wyświetlanie średniego, całkowitego, chwilowego (kWh) zużycie energii elektrycznej przez autobus w jednostkach oczekiwanych przez Wykonawcę tj. w kWh/km.

Pytanie 53: Dotyczy tom I SWZ – Parametry techniczne autobusów pkt 5.11f

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie fabrycznego rozwiązania wykonawcy, w którym niski poziom naładowania magazynu energii dostępnej (rozładowanie powyżej 90%) stanowić będzie granicę rzeczywistego poziomu alarmowego dla naładowania magazynu energii.

Pozostały zapas energii dostępnej pozwoli na dokończenie prac przewozowych i powrót do stacji ładowania.

Uzasadnienie:

Tak skonstruowany system ostrzegania kierowcy o stanie baterii, precyzyjnie określa stan naładowania baterii i ich możliwości trakcyjnych, co daje pełną możliwość kontroli stanu faktycznego pojazdu.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza zastosowanie fabrycznego rozwiązania wykonawcy, w którym niski poziom naładowania magazynu energii dostępnej (rozładowanie powyżej 90%) stanowić będzie granicę rzeczywistego poziomu alarmowego dla naładowania magazynu energii. Pozostały zapas energii dostępnej pozwoli na dokończenie pracy przewozowej i powrót do zajezdni w celu podłączenia pojazdu do stacji ładowania.

Pytanie 54: Dotyczy tom I SWZ – Parametry techniczne autobusów pkt 16.2 Wentylacja kabiny kierowcy

Czy Zamawiający dopuści fabryczne rozwiązanie wykonawcy polegające na zastosowaniu kompleksowego, w pełni zintegrowanego z systemem klimatyzacji i ogrzewania oraz wentylacji pojazdu wyposażonego systemowo w wentylatory odpowiedzialne za regulację nawiewów i temperatury powietrza w pojeździe?

Oznacza to, że w autobusach elektrycznych nie ma potrzeby stosowania dodatkowych niezależnych wentylatorów powietrza.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że dopuszcza fabryczne rozwiązanie Wykonawcy polegające na zastosowaniu kompleksowego, w pełni zintegrowanego systemu klimatyzacji, ogrzewania oraz wentylacji pojazdu wyposażonego systemowo w wentylatory odpowiedzialne za regulację nawiewów i temperatury powietrza w pojeździe, pod warunkiem spełnienia wymaganej w SWZ funkcjonalności.

Pytanie 55: Dotyczy tom I SWZ – Parametry techniczne autobusów

Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający zamierza pokryć koszty dostarczanych materiałów i płynów eksploatacyjnych koniecznych do wykonania przeglądów okresowych w okresie gwarancji?

Odpowiedź: Zamawiający wyjaśnia, że szczegółowe warunki autoryzacji (serwis ASO) są opisane w Załączniku nr 3 do Umowy stanowiącej TOM II SWZ – Projekt umowy – Część I – autobusy elektryczne. Jednocześnie Zamawiający potwierdza finansowanie na swój koszt dostarczanych materiałów i płynów eksploatacyjnych koniecznych do wykonania przeglądów okresowych w okresie gwarancji.

Pytanie 56: Dotyczy tom I SWZ – Parametry techniczne autobusów pkt 5.8.o

Czy Zamawiający zegar w kabinie kierowcy pokazujący czas w formacie HH:MM?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że treść pkt 5.8 o w załączniku 3 do TOMU III SWZ dopuszcza możliwość zaoferowania zegara w kabinie kierowcy pokazującego czas w formacie HH:MM.

Pytanie 57: Dotyczy tom I SWZ – Parametry techniczne autobusów pkt 6.3

Wnosimy o wykreślenie tego wymogu lub jego dokładne doprecyzowanie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem automatycznego nadzoru nad stanem technicznym autobusu (systemem bezpieczeństwa) włączając podpunkty a, b oraz c?

Jakie podzespoły Zamawiający zamierza automatycznie kontrolować i alarmować serwis techniczny o rodzaju awarii?

W jaki sposób Zamawiający zamierza zapobiegać i minimalizować awarie i ich skutki?

W jakie narzędzia IT Zamawiający zamierza używać by nadzorować stan techniczny autobusu?

Odpowiedź: Zamawiający w pkt. 6.3 w załączniku 3 do TOMU III SWZ umieścił zapis, że wymaga systemu telemetrycznego pozwalającego na zdalną identyfikację ewentualnych błędów zgłaszanych przez pojazd na pulpicie kierowcy, monitorowanie parametrów pracy autobusu oraz generowanie statystyk. Ponadto w załączniku 11 do Tomu III Zamawiający opisał wymaganą funkcjonalność systemu. W celu nadzorowania stanu technicznego autobusów Zamawiający zamierza używać urządzeń mobilnych oraz stacjonarnych podłączonych do sieci Internet.

Pytanie 58: Dotyczy tom I SWZ – Parametry techniczne autobusów pkt 5.1

- a) Czy Zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie kabiny kierowcy typu zamkniętego przy zastosowaniu bardzo szerokich, przeszklonych drzwi kabiny kierowcy, całkowicie zabezpieczających kierowcę przed aktami agresji bez konieczności stosowania dodatkowego przeszklenia w kierunku do szyby czołowej, przy czym odległość przeszklenia do sufitu nie przekroczy 25 cm?
- b) Czy w przypadku konieczności zastosowania przeszklenia dodatkowego w kierunku szyby przedniej Zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie kabiny kierowcy z przeszkleniem którego wysokość będzie dopasowana do zapewnienia widoczności kierowcy bez powstawania refleksów świetlnych podczas spoglądania w kierunku prawego lusterka pojazdu?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że

- a) wymaga zaoferowania kabiny kierowcy zgodnie z pkt 5.1 Załącznika nr 3 do TOMU III SWZ – Szczegółowe parametry techniczne autobusu miejskiego zasilanego energią elektryczną,
- b) w przypadku konieczności zastosowania przeszklenia dodatkowego w kierunku szyby przedniej Zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie kabiny kierowcy z przeszkleniem, którego wysokość będzie dopasowana do zapewnienia widoczności kierowcy bez powstawania refleksów świetlnych podczas spoglądania w kierunku prawego lusterka pojazdu.

Pytanie 59: Dotyczy Tom I SWZ pkt 19

12.1 Czy Zamawiający dopuści zmianę kryteriów oceny ofert urealnijając zasięgi dzienne i możliwości techniczne autobusów o każdej porze roku i w każdych warunkach temperaturowych, a do tego w bardzo długich okresach wymaganych gwarancji?

12.2 Wnioskujemy o zmianę kryterium T4 poprzez zmniejszenie limitów dziennych przebiegów o ok. 20 km dla wszystkich wariantów ocenianych w tym punkcie zasięgów.

W konsekwencji wnioskujemy o zmniejszenie średnich rocznych przebiegów na autobusach do max. 60 000 km.

Uzasadnienie

W przedstawionym wykazie linii zamawiający zamierza użytkować autobusy na trasach o długości całkowicie wpisującym się w sugerowany limit kilometrów.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie dopuszcza zmiany kryteriów oceny ofert w w/w zakresie oraz nie wyraża zgody na zmianę kryterium T4 w w/w zakresie.

Pytanie 60: Dotyczy tom I SWZ Pkt 16.2 - TERMIN SKŁADANIA OFERT

Czy Zamawiający dopuści przesunięcie terminu składania ofert o minimum 14 dni?

Uzasadnienie:

Ze względu na spory zakres zmian i wyjaśnień jakich Zamawiający dokonał w trakcie trwania procedury przetargowej, co wpłynęło na nową ocenę formalną tego postępowania wprowadzając jednocześnie szereg istotnych zmian w opracowaniach technicznych związanych z przygotowaniem oferty.

Celem przygotowania rzetelnej oferty w nowych uwarunkowaniach, wnioskujemy o przesunięcie terminu składania ofert o min.14 dni.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że udzielając odpowiedzi na pytanie 48 odniósł się do zagadnienia przedłużenia terminu składania ofert w niniejszym postępowaniu.

Pytanie 61: Dotyczy tom I SWZ – Parametry techniczne autobusów pkt 5.1

14.1 Wnosimy o wykreślenie tego wymogu lub jego dokładne doprecyzowanie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem automatycznego nadzoru nad stanem technicznym autobusu (systemem bezpieczeństwa) włączając podpunkty a-d?

14.2 Jakie podzespoły Zamawiający zamierza automatycznie kontrolować i alarmować serwis techniczny o rodzaju awarii?

3.3. W jaki sposób Zamawiający zamierza zapobiegać i minimalizować awarie i ich skutki?

3.4. W jakie narzędzia IT Zamawiający zamierza używać by nadzorować stan techniczny autobusu?

Odpowiedź: Zamawiający zwraca uwagę, że zadane pytanie nie odnosi się do pkt 5.1 Tomu I SWZ – Parametry techniczne oferowanych autobusów.

Pytanie dotyczy pkt. 6.3 Tomu I SWZ – Parametry techniczne autobusów.

Zamawiający informuje, że udzielając odpowiedzi na pytanie 57 odniósł się do zagadnień zawartych w niniejszym pytaniu.

Pytanie 62:

Dotyczy Pkt. 30.1. lit. d Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy wyposażone w dwa (2) kasowniki elektroniczne, umiejscowione po jednym przy każdych drzwiach w układzie 2-2-0?

Odpowiedź: Zamawiający nie dopuści do zaoferowania autobusów wyposażonych w dwa kasowniki elektroniczne, umiejscowione po jednym przy każdych drzwiach w układzie 2-2-0.

Pytanie 63:

Dotyczy Pkt. 5.5. Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ Czy Zamawiający zaakceptuje w oferowanych autobusach rozwiązanie polegające na zastosowaniu poręczy jednostronnego działania, pozwalającej pasażerom przejście w kierunku przedziału pasażerskiego, natomiast blokującą przedostanie się pasażerów do strefy, w której mogliby ograniczyć widoczność kierowcy?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zaakceptuje w oferowanych autobusach rozwiązanie polegające na zastosowaniu poręczy jednostronnego działania, pozwalającej pasażerom przejście w kierunku przedziału pasażerskiego, natomiast blokującą przedostanie się pasażerów do strefy, w której mogliby ograniczyć widoczność kierowcy.

Pytanie 64:

Dotyczy Pkt. 5.1-3. Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ Czy Zamawiający dopuści stanowisko kierowcy w pełni wydzielone i oddzielone od przedziału pasażerskiego, wyposażone w zabudowaną, zamykaną kabinę, częściowo przeszkloną z wydzielonym wejściem dla kierowcy prawym skrzydłem pierwszych drzwi. Wykonana w sposób ograniczający do minimum wymianę powietrza pomiędzy kabiną, a przedziałem pasażerskim.

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie dopuści do zaoferowania stanowiska kierowcy w pełni wydzielonego i oddzielnego od przedziału pasażerskiego, wyposażonego w zabudowaną, zamykaną kabinę, częściowo przeszkloną z wydzielonym wejściem dla kierowcy prawym skrzydłem pierwszych drzwi.

Pytanie 65.

Dotyczy Pkt. 5.8. lit. m. Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy z kabiną kierowcy wyposażoną w ładowarkę do urządzeń elektronicznych z podwójnym portem USB bez podświetlenia i zaślepki?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zaakceptuje autobusy z kabiną kierowcy wyposażoną w ładowarkę do urządzeń elektronicznych z podwójnym portem USB bez podświetlenia i zaślepki

Pytanie 66. Dotyczy Pkt. 5.9. Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ Czy Zamawiający zaakceptuje zatrzaskową ramkę (antyrama aluminiowa) ekspozycyjną o wymiarach umożliwiających

prezentacją informacji w formacie A3 z możliwością łatwej wymiany materiałów umiejscowioną centralnie na tylnej ścianie kabiny?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że modyfikuje treść Załącznika nr 3 do TOMU III pkt. 5.9 w związku z tym treść pkt 5.9 otrzymuje brzmienie:

„W autobusie umieszczona centralnie zatraskowa ramka (antyrama aluminiowa) ekspozycyjna o wymiarach umożliwiających prezentację informacji w formacie A2 z możliwością łatwej wymiany materiałów (dokładne szczegóły związane z ostatecznym wyglądem, systemem zamykania, usytuowaniem i montażem ramki do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie realizacji zamówienia).

Pytanie 67. Dotyczy Pkt. 7.18. Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ Czy Zamawiający dopuści do udziału w postępowaniu autobusy wyposażenie w 6 ramek przeznaczonych do informacji pasażerskiej zamontowanych w przestrzeni podsufitowej w formacie A4?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zaoferowanie autobusów wyposażonych w 6 ramek przeznaczonych do informacji pasażerskiej zamontowanych w przestrzeni podsufitowej w formacie A4.

Pytanie 68. Dotyczy Pkt. 18a.2. lit. b Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy wyposażone w przyciski otwierania drzwi - przycisk w przestrzeni pasażerskiej (wewnątrz pojazdu) bez funkcji „pamięci”. W autobusach, które chcemy zaoferować otwarcie drzwi nastąpi niezwłocznie po naciśnięciu przycisku przez pasażera, w momencie gdy prowadzący aktywuje funkcję samodzielnego otwierania drzwi?

Odpowiedź: Zamawiający zaakceptuje w Pkt. 18a.2. lit. b Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ zaoferowanie rozwiązania fabrycznego, w którym autobusy wyposażone będą w przyciski otwierania drzwi - przycisk w przestrzeni pasażerskiej (wewnątrz pojazdu) bez funkcji „pamięci.

W związku z powyższym Zamawiający modyfikuje treść Załącznika nr 1 a do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych autobusów w pkt 18a.2 lit. b oraz Załącznika nr 3 do TOMU III SWZ pkt. 18a.2 lit. b, poprzez dodanie zapisu:

Dopuszcza się zaoferowanie rozwiązania fabrycznego, w którym autobusy wyposażone będą w przyciski otwierania drzwi - przycisk w przestrzeni pasażerskiej (wewnątrz pojazdu) bez funkcji „pamięci” tj. otwarcie drzwi nastąpi niezwłocznie po naciśnięciu przycisku przez pasażera, w momencie gdy prowadzący aktywuje funkcję samodzielnego otwierania drzwi.

Pytanie 69. Dotyczy Pkt. 18a.2. lit. e Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ Czy Zamawiający zaakceptuje przyciski otwierania drzwi - przycisk w przestrzeni pasażerskiej (wewnątrz pojazdu) w kolorze niebieskim?

Odpowiedź: Zamawiający zaakceptuje w Pkt. 18a.2. lit. e Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ zaoferowanie przycisku otwierania drzwi - przycisk w przestrzeni pasażerskiej (wewnątrz pojazdu) w kolorze niebieskim.

W związku z powyższym treść Załącznika nr 1 a do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych autobusów w pkt 18a.2 lit. e oraz Załącznika nr 3 do TOMU III SWZ w pkt. 18a.2 lit.e, otrzymuje brzmienie :

e) kolor przycisku otwierania drzwi: czerwony lub niebieski,

Pytanie 70. Dotyczy Pkt. 29.4. Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ Zamawiający wymaga dwóch gniazd plug-in zlokalizowanych w przedniej części autobusu w jego bocznych ścianach, po prawej i lewej stronie. Jako potencjalny Wykonawca pragniemy zaoferować autobusy wyposażone w gniazda plug-in do ładowania umiejscowione: jedno na tylnej ścianie autobusu, drugie w przedniej części autobusu z prawej strony w okolicy nadkola. Takie rozwiązanie daje użytkownikowi więcej możliwości ustawiania autobusów w celu ich ładowania. Parkowanie przodem jak i tyłem. Czy Zamawiający zaakceptuje autobusy, w których zastosowano ww. rozwiązanie?

Odpowiedź: Zamawiający informuje, że zaakceptuje w pkt. 29.4 Załącznika nr 3 do Tomu III SWZ zaoferowanie autobusów wyposażonych w gniazda plug-in do ładowania umiejscowione: jedno na tylnej ścianie autobusu, drugie w przedniej części autobusu z prawej strony w okolicy nadkola.

W związku z powyższym treść Załącznika nr 1 a do TOMU I SWZ w tabeli Parametry techniczne oferowanych autobusów w pkt 29.4 oraz Załącznika nr 3 do TOMU III SWZ w pkt. 29.4, otrzymuje brzmienie:

- 4. Zamawiający wymaga dwóch gniazd plug-in zlokalizowanych w przedniej części autobusu w jego bocznych ścianach, po prawej i lewej stronie lub jedno na tylnej ścianie autobusu, drugie w przedniej części autobusu z prawej strony w okolicy nadkola. Złącze ładowania Combo-2 (Type2/mode4) zgodne z normą PN-EN 62196-3:2015-02 „lub równoważną”.*

Zamawiający informuje, że pytania i udzielone odpowiedzi oraz powyższe zmiany stają się integralną częścią specyfikacji warunków zamówienia i będą wiążące przy składaniu ofert.

*Prezes Zarządu
MZK sp. z o.o. w Jeleniej Górze
Agata Buśko*