

Kielce, 07.10.2024r.

Pytania i odpowiedzi na pytania

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na: **9/2024 „Zielony transport publiczny w Kielcach – zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania”**

Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach informuje, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonym w „Trybie przetargu nieograniczonego” zgodnie z art. 132 ustawy z dnia 11 września 2019r. Prawo zamówień publicznych na: **9/2024 „Zielony transport publiczny w Kielcach – zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania”** do Zamawiającego wpłynęły następujące pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia:

Pytania dotyczą załącznika **ZAŁĄCZNIK NR 1 B DO SWZ** i odpowiednich punktów z dokumentu jak niżej.

Dotyczy pkt. 1.1.6.

Pytanie 1

Załącznik Nr 1 B do SWZ - Wymagania dotyczące stacji ładowania - 1. Założenia ogólne - pkt.1.1.6. "Stacje ładowania muszą być kompatybilne z autobusami elektrycznymi, o których mowa w Załączniku nr 1 do SWZ."

Oferent prosi o potwierdzenie, że pojazdy te będą zgodne z ISO 15118.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że pojazdy te będą zgodne z ISO 15118

Dotyczy pkt. 1.1.8.

Pytanie 2

Załącznik Nr 1 B do SWZ - Wymagania dotyczące stacji ładowania - 1. Założenia ogólne - pkt.1.1.8. "Wszystkie stacje ładowania muszą być wyposażone w moduły umożliwiające komunikację GSM/LAN/Wi-Fi/ (praca urządzenia GSM w standardach 4G/LTE, HSDPA, 3G,

EDGE, GPRS; sieć Wi-Fi – urządzenia muszą pracować w obu częstotliwościach 2.4 GHz i 5 GHz oraz w standardach 802.11b/g/n/a/ac; posiadać interfejs/y RJ-45 pracujący w standardzie transmisji z szybkością 1Gbit/s). Wszystkie stacje ładowania mają być podłączone do sieci lokalnej Zamawiającego.” Oferent prosi o rozważenie rezygnacji z komunikacji za pomocą Wi-Fi. Z powodu obaw związanych z cyberbezpieczeństwem oraz potencjalną niestabilnością połączeń, preferujemy korzystanie wyłącznie z komunikacji GSM/LAN, które zapewniają większą niezawodność i bezpieczeństwo transmisji danych.

Czy Zamawiający zgadza się na takie rozwiązanie?.

Odpowiedź:

Zamawiający zgadza się na takie rozwiązanie

Zamawiający dokona modyfikacji SWZ w taki sposób że:

Punkt 1.1.8 otrzyma brzmienie:

„Wszystkie stacje ładowania muszą być wyposażone w moduły umożliwiające komunikację GSM/LAN (praca urządzenia GSM w standardach 4G/LTE, HSDPA, 3G, EDGE, GPRS; posiadać interfejs/y RJ-45 pracujący w standardzie transmisji z szybkością 1Gbit/s). Wszystkie stacje ładowania mają być podłączone do sieci lokalnej Zamawiającego.”

Dotyczy pkt. 1.1.10.

Pytanie 3

Załącznik Nr 1 B do SWZ - Wymagania dotyczące stacji ładowania - 1. Założenia ogólne - pkt. 1.1.10. „Producent ładowarek wraz z dostawcą pojazdów elektrycznych muszą zapewnić wznowienie ładowania pojazdów po dokonaniu pełnego naładowania lub w wyniku jakichkolwiek innych czynności przerywających proces ładowania (bez konieczności fizycznego odłączenia pojazdu od ładowarki).”

Oferent pragnie zauważyć, że zgodnie z normą ISO 15118 to pojazd, a nie stacja ładowania zarządza procesem ładowania. Zatem to odpowiedzialnością pojazdu jest, aby po osiągnięciu pełnego naładowania utrzymywać komunikację ze stacją ładowania. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający to akceptuje.

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje opisane rozwiązanie

Dotyczy pkt. 1.2.13.

Pytanie 4

Załącznik Nr 1 B do SWZ - Wymagania dotyczące stacji ładowania - 1.2. Funkcjonalność stacji wolnego ładowania oraz parametry techniczne - pkt. 1.2.13. "Stacja ładowania musi posiadać pomiar całkowitej energii wyjściowej zużytej w wyniku funkcjonowania (dla całej stacji ładowania)."

Czy Zamawiający ma tutaj na myśli pomiaru energii wejściowej?.

Odpowiedź:

Zamawiający opisał rozwiązanie umożliwiające pomiar energii zużytej w procesie ładowania oraz potrzeb własnych ładowarki.

Dotyczy pkt. 1.3.2.

Pytanie 5

Załącznik Nr 1 B do SWZ - Wymagania dotyczące stacji ładowania - 1.3. Zabudowa i konstrukcja stacji ładowania - pkt. 1.3.2. "Obudowa stacji ładowania ma być wykonana z blachy nierdzewnej, malowanej proszkowo w kolorze RAL uzgodnionym z Zamawiającym."

Uprzejmie informujemy, że standardowym kolorem naszych stacji jest DB 703, jednak istnieje możliwość zmiany tego koloru na dowolny kolor z palety RAL. Prosimy o potwierdzenie czy standardowy kolor spełni wymagania Zamawiającego? Jeśli nie, prosimy o podanie innego koloru z palety RAL.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza że kolor DB 703 spełnia wymagania.

Dotyczy pkt. 1.3.6.

Pytanie 6

Załącznik Nr 1 B do SWZ - Wymagania dotyczące stacji ładowania - 1.3. Zabudowa i konstrukcja stacji ładowania - pkt. 1.3.6. "Ze względu na ograniczoną ilość miejsca przeznaczoną do instalacji stacji ładowania maksymalne gabaryty wynoszą: 2050 x 1000 x 1000 (wys. x dł. x szer.)."

Oferent wnosi o dopuszczenie nieznacznie większych wymiarów stacji: 2130 x 950 x 1075 mm (HxWxD). Zadaniem naszych konstruktorów było zaprojektowanie ładowarki o jak najmniejszych wymiarach i te które udało nam się uzyskać zapewniają optymalne warunki chłodzenia wewnętrznego (wentylacji), a co za tym idzie sprawności i niezawodności ładowarki. Jednocześnie chcielibyśmy podkreślić, że nieznacznie zwiększone wymiary są

wynikiem wystawiania w górnej części ładowarki ramion systemu ułatwiającego operowanie przewodami ładowania, który do minimum ogranicza możliwość ich przetarcia w trakcie intensywnej eksploatacji. Sama bryła ładowarki ma wymiary: 2130 x 750 x 980 mm (HxWxD).

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zamianę gabarytów bryły ładowarki do wymiarów 2150 x 1000 x 1000 mm (HxWxD).

Zamawiający dokona modyfikacji SWZ w taki sposób że:

Punkt 1.3.6 otrzyma brzmienie:

"Ze względu na ograniczoną ilość miejsca przeznaczoną do instalacji stacji ładowania maksymalne gabaryty bryły ładowarki wynoszą: 2150 x 1000 x 1000 (wys. x dł. x szer.). Do wymiarów tych nie należy wliczać systemów ułatwiających operowanie przewodami ładowania"

Dotyczy pkt. 1.3.7.

Pytanie 7

"Załącznik Nr 1 B do SWZ - Wymagania dotyczące stacji ładowania - 1.3. Zabudowa i konstrukcja stacji ładowania - pkt. 1.3.7. "Sygnalizację świetlną umożliwiającą kierowcy autobusu odczytanie stanu pracy stanowiska ładowania (zielony stały - gotowy do ładowania, niebieski – ładowanie, czerwony – wyłączony z użytkowania/awaria). Z możliwością regulacji natężenia oświetlenia w zależności od pory dnia, roku oraz warunków pogodowych. Szczegółowy schemat sygnalizacji stacji ładowania powinien zostać uzgodniony z Zamawiającym. Sygnalizacja świetlna powinna być również realizowana w formie sygnalizatora zamontowanego na górnej części ładowarki, tak aby widać było status ładowarki z każdej strony, również z daleka. Musi być ona tożsama z sygnalizacją kontrolki na froncie ładowarki. Sposób jej działania zostanie uzgodniony z Zamawiającym po podpisaniu Umowy." Oferowane stacje ładowania wyposażone są w oświetlenie LED oraz ekran HMI, jednakże nie posiadają fizycznych kontrolki na froncie. Oświetlenie LED, wskazujące aktualny stan pracy stacji, obejmuje: podświetlany panel frontowy i oświetlenie górne, widoczne zarówno z przodu, jak i po bokach ładowarki, pokazujące status każdego podłączonego złącza. Dzięki takiemu rozwiązaniu stan pracy stacji jest dobrze widoczny nawet z dużej odległości.

Czy proponowane rozwiązanie spełnia wymogi Zamawiającego?

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje opisane rozwiązanie.

Dotyczy pkt. 1.3.7.

Pytanie 8

"Załącznik Nr 1 B do SWZ - Wymagania dotyczące stacji ładowania - 1.3. Zabudowa i konstrukcja stacji ładowania - pkt. 1.3.7. "Sygnalizację świetlną umożliwiającą kierowcy autobusu odczytanie stanu pracy stanowiska ładowania (zielony stały - gotowy do ładowania, niebieski – ładowanie, czerwony – wyłączony z użytkowania/awaria). Z możliwością regulacji natężenia oświetlenia w zależności od pory dnia, roku oraz warunków pogodowych. Szczegółowy schemat sygnalizacji stacji ładowania powinien zostać uzgodniony z Zamawiającym. Sygnalizacja świetlna powinna być również realizowana w formie sygnalizatora zamontowanego na górnej części ładowarki, tak aby widać było status ładowarki z każdej strony, również z daleka. Musi być ona tożsama z sygnalizacją kontrolek na froncie ładowarki. Sposób jej działania zostanie uzgodniony z Zamawiającym po podpisaniu Umowy." Uprzejmie informujemy, że nasze produkty nie posiadają możliwości 'dynamicznej' regulacji natężenia światła LED w zależności od pory dnia, roku czy warunków pogodowych. Oferujemy natomiast regulację natężenia światła LED w zależności od stanu pracy ładowarki: w trybie 'stand-by' (gdy ładowarka nie ładuje) LED świeci słabiej, a w trybie aktywnego ładowania – mocniej. Pragniemy również podkreślić, że niezależnie od warunków zewnętrznych nasze diody LED pozostają zawsze dobrze widoczne. Czy Zamawiający rozumie i akceptuje takie rozwiązanie?

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje opisane rozwiązanie.

Dotyczy pkt. 1.3.8.

Pytanie 9

"Załącznik Nr 1 B do SWZ - Wymagania dotyczące stacji ładowania - 1.3. Zabudowa i konstrukcja stacji ładowania - pkt. 1.3.8. "Ładowarka musi umożliwiać obsługę systemu prekondycjonowania pojazdu i magazynów energii, tj. możliwość zdalnego programowania automatycznego uruchomienia ogrzewania wnętrza autobusu i magazynów energii. Zamawiający preferuje rozwiązania oparte na usłudze opisanej w normie VDV 261."

Oferent wnosi o potwierdzenie, że pisząc o tym iż stacje ładowania mają być zgodne z VDV 261 Zamawiający rozumie i akceptuje iż stacje ładowania pełnią jedynie funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi VDV 261. Prosimy o potwierdzenie, że serwer usługi VDV 261 nie jest częścią zakresu tej dostawy.

Odpowiedź:

Zamawiający rozumie i akceptuje iż stacje ładowania pełnią jedynie funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi VDV 261. Potwierdza, że serwer usługi VDV 261 nie musi stanowić części zakresu dostawy, pod warunkiem spełnienia funkcjonalności systemu obsługującego ładowarki opisanego w pkt. 2 Załącznika Nr 1 B do SWZ – Wymagania dotyczące systemu telemetrycznego.

DYREKTOR
Barbara Damian
mgr Barbara Damian