

Kielce, 08.10.2025r.

Pytania i odpowiedzi na pytania

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na: *9/2025 – Zeroemisyjny transport publiczny w centrum Kielc - zakup taboru 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: *9/2025 – Zeroemisyjny transport publiczny w centrum Kielc - zakup taboru wraz z infrastrukturą ładowania*

do Zamawiającego wpłynęły następujące pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia:

Pytanie 1

Zgodnie z procedurą zamówień publicznych, zwracamy się z prośbą o zmianę wymagań technicznych:

W dokumencie Załącznik nr 1a do SWZ - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA, Zamawiający zapisał:

1. Nadwozie

1.1. Długość całkowita

W przedziale: od 9,5m do 10,7m.

Prosimy o zmianę i dopuszczenie do postępowania autobusu o długości 10,75 m.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza do postępowania autobus o długości 10,75 m.

Zamawiający dokonuje modyfikacji SWZ w taki sposób że:

Punkt 1.1 Załącznika 1A otrzymuje brzmienie:

1.1. Długość całkowita

W przedziale: od 9,5m do 10,75m.

Pytanie 2

W dokumencie Załącznik nr 1a do SWZ - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA, Zamawiający zapisał:

5. Ogrzewanie

5.1. Ogrzewanie przedziału pasażerskiego

Ogrzewanie przedziału pasażerskiego realizowane przy pomocy układu wykorzystującego pompę ciepła powietrze/woda pracującą z naturalnym czynnikiem chłodzącym R744 (CO₂). Prosimy o zmianę i dopuszczenie do postępowania autobusu gdzie ogrzewanie kabiny pasażerskiej odbywa się za pomocą systemu wykorzystującego pompę ciepła pracującą z czynnikiem chłodniczym R1234YF.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 3

Czy Zamawiający dopuszcza obudowę stacji z aluminium? Aluminium w żadnych warunkach nie podlega korozji więc jest najlepszym materiałem do wykonania obudowy do zastosowań zewnętrznych.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt. 1.3.2. Załącznika 1B do SWZ Zamawiający wprost dopuścił obudowy ładowarek wykonane z aluminium. Prosimy o uważne zapoznanie się z treścią SWZ.

Pytanie 4

Czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie liczników energii wyjściowej w postaci softwarowej funkcji bazującej na czujnikach będących standardowym wyposażeniem ładowarki. Rozwiązanie takie zapewnia wysoką dokładność jednocześnie nie podnosząc kosztów wyposażenia związanego z doposażaniem ładowarki w liczniki DC. Proponowane przez nas rozwiązanie zapewni odczyt zdalny energii wyjściowej zużytej do ładowania autobusów.

Odpowiedź:

Zgodnie z pkt. 1.2.13. Załącznika 1B do SWZ Zamawiający wprost dopuścił rozwiązanie pomiaru energii elektrycznej w postaci softwarowej funkcji bazującej na czujnikach będących na wyposażeniu ładowarki pozwalającej na zdalny odczyt energii wyjściowej zużytej do ładowania autobusów. Prosimy o uważne zapoznanie się z treścią SWZ.

Pytanie 5

Prosimy o potwierdzenie że stacje ładowania będą jedynie pełniły funkcję pomostu pomiędzy pojazdem a serwerem usługi prekondycjonowania.

Odpowiedź:

Zamawiający rozumie i akceptuje iż stacje ładowania pełnią jedynie funkcję pomostu (bridge) pomiędzy pojazdem a serwerem usługi.

Pytanie 6

Prosimy o potwierdzenie że serwer usługi prekondycjonowania nie jest częścią zakresu dostawy.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że serwer usługi 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.

Pytanie 7

Proszę o potwierdzenie, że Wykonawca ma przeprowadzić badanie UDT. Jeśli ma być to po stronie Wykonawcy, prosimy o potwierdzenie, że na minimum 30 dni przed datą badania UDT, Zamawiający dostarczy wszystkie wymagane dokumenty ze swojej strony do złożenia wniosku UDT o przeprowadzenie badania (protokół odbioru przyłącza, umowa przyłączeniowa, schemat instalacji elektrycznej, poświadczenie prawidłowości wykonania instalacji elektrycznej, mapka z zaznaczonym miejscem instalacji ładowarki i zabezpieczeń mechanicznych w postaci słupków przeciwuderzeniowych).

Odpowiedź:

Zgodnie § 4 ust 2 umowy stanowiącej Załącznik nr 11 do SWZ:

Wykonawca zawiadomi Zamawiającego pisemnie o dacie dostawy urządzeń najpóźniej na 10 dni przed terminem ich dostawy, ładowarek. Wykonawca zawiadomi Zamawiającego o posadowieniu i pełnym uruchomieniu ładowarek. Zamawiający przystąpi do odbioru urządzeń w terminie do 10 dni roboczych od daty otrzymania zgłoszenia o posadowieniu i pełnym uruchomieniu ładowarek w przewidzianych lokalizacjach tj. podłączeniu (zainstalowaniu) do sieci energetycznej, uruchomieniu oraz przeprowadzeniu badań i odbiorów przez Urząd Dozoru Technicznego i Nadzór Budowlany, otrzymaniu zaświadczenia o braku podstaw do wniesienia sprzeciwu do złożonego zawiadomienia o zakończeniu budowy, pozytywnym włączeniu ich do Systemu, **przy czym czynności te Wykonawca jest obowiązany przeprowadzić własnym staraniem, na swój koszt i odpowiedzialność.** Odbiór urządzeń odbywać się będzie w dni robocze. Odbiór będzie stwierdzony w podpisanych przez

przedstawicieli Zamawiającego oraz przedstawicieli Wykonawcy protokołach zdawczo-odbiorczych. Odbiór ładowarki zajezdniowej uwarunkowany jest pozytywnym wynikiem odbioru technicznego, oraz pozytywnym wynikiem testów zdolności ładowania

Ponadto Zamawiający informuje, że współpraca Wykonawcy z Zamawiającym w w/w zakresie wynika z przepisów Kodeksu Cywilnego do których odsyła umowa w zapisie § 10 ust. 2.

Pytanie 8

Wnoskujemy o dopuszczenie stacji ładowania pracującej w zakresie napięcia 200-1000V. Większość autobusów elektrycznych wykorzystuje baterie trakcyjne o napięciu nominalnym wyższym niż 300 V. Dodatkowo wyższe napięcia wpływają pozytywnie na efektywność energetyczną. Zakres od 150 V jest nieadekwatny do potrzeb typowych flot autobusowych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 9

Chcielibyśmy zwrócić uwagę, iż wymagana sprawność na poziomie 93% jest niskim parametrem przy dostępnej obecnie technologii. Na dzień dzisiejszy, sprawność min. 95% jest parametrem osiągalnym i gwarantującym zwiększenie efektywności wykorzystania energii elektrycznej, co bezpośrednio przełoży się na niższe koszty eksploatacji oraz zmniejszenie strat energii w procesie ładowania pojazdów. Wyższa sprawność oznacza, że więcej energii pobranej z sieci trafia do baterii pojazdu, a mniej jest traconej na ciepło i inne straty. W perspektywie długoterminowej pozwala to na ograniczenie zużycia energii elektrycznej, co jest zgodne z celami zrównoważonego rozwoju, dyrektywami UE dotyczącymi efektywności energetycznej oraz wymaganiami aktualnych przepisów krajowych i międzynarodowych. Wyższa sprawność stacji ładowania wpływa również korzystnie na stabilność i bezpieczeństwo pracy sieci elektroenergetycznej, co jest szczególnie istotne w przypadku infrastruktury wykorzystywanej przez transport publiczny. Zwracamy się zatem z prośbą o zmodyfikowanie wymogu, tak aby warunkiem przystąpienia do postępowania była sprawność na poziomie min. 95%.

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 10

Prosimy o zmianę parametru PF na $\geq 0,98$. Współczynnik mocy (PF) na poziomie 0,98 jest obecnie standardem dla nowoczesnych szybkich ładowarek EV, dodatkowo oznacza wyższą efektywność energetyczną, mniejsze straty mocy oraz niższe opłaty za energię i mniejsze obciążenie sieci elektroenergetycznej

Odpowiedź:

Zamawiający nie zamierza dokonywać zmian we wnioskowanym zakresie.

Pytanie 11

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na dostarczenie systemu zarządzania ładowarkami, do którego będzie miał dostęp zdalny? W takim rozwiązaniu Wykonawca udostępnia dostęp do Systemu na swoich serwerach a Zamawiający będzie logował się do niego za pośrednictwem aplikacji webowej za pomocą adresu email oraz hasła (hasła są ustalane indywidualnie przez Zamawiającego). Rozwiązanie to umożliwia podgląd pracy stacji ładowania z każdego urządzenia z dostępem do sieci Internet. Jest to bezpieczne, szyfrowane połączenie. Zgadzając się na to rozwiązanie, nie będzie potrzeby zakupu fizycznego serwera, montażu oraz administracji tym systemem. Jest to rozwiązanie znacznie tańsze od rozwiązania polegającego na instalacji systemu zarządzania na serwerze stacjonarnym. Rozwiązanie to nie obciąża sieci Zamawiającego i nie generuje dodatkowych kosztów w postaci zużycia energii u Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że system ma być dostępny z poziomu aplikacji webowej z wymaganą instalacją na serwerze Zamawiającego zgodnie z postanowieniami pkt. 2 Załącznika 1B do SWZ.

DYREKTOR

mgr Barbara Damian