



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
plac Niepodległości 1
25-001 KIELCE
tel. 41 343-15-93

Kielce, dnia 13.07.2026r.

NO.26.20.2026~~7~~

Pytania i odpowiedzi na pytania

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na: „***Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach***”

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: „***Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach***” do Zamawiającego wpłynęły następujące pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia:

Pytanie 1

Czy zamawiający planuje utrzymanie części terenu inwestycyjnego w celach parkingu autobusowego w trakcie trwania inwestycji?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie zamierza użytkować terenu inwestycyjnego w celach parkingu autobusowego w trakcie realizacji inwestycji. Na czas prowadzenia robót cały teren objęty inwestycją zostanie przeznaczony na potrzeby realizacji zamówienia.

Pytanie 2

Czy zamawiający przewiduje przejmowanie terenu inwestycji po części w celu utrzymania obecnego tymczasowego parkingu dla autobusów?



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że przekaze Wykonawcy cały teren objęty inwestycją. W trakcie realizacji robót teren nie będzie użytkowany jako parking dla autobusów.

Pytanie 3

Czy inwestor wymaga stosowania określonego kodu odpadu dla warstwy nasypu niekontrolowanego określonego w opinii geotechnicznej jako "I warstwa geotechniczna – nasypy niekontrolowane zbudowane głównie z gleby, glin, kamieni, gruzu ceglanego w stropie płyt betonowych zalegająca do głębokości 0,90-1,30 m p.p.t."

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że oczekuje przyjęcia kodu odpadu zgodnego z obowiązującymi przepisami prawa oraz rzeczywistą klasyfikacją materiału powstałego w trakcie realizacji robót.

Pytanie 4

Proszę o podanie kodu odpadu dla nasypu niekontrolowanego określonego w opinii geotechnicznej jako "I warstwa geotechniczna – nasypy niekontrolowane zbudowane głównie z gleby, glin, kamieni, gruzu ceglanego w stropie płyt betonowych zalegająca do głębokości 0,90-1,30 m p.p.t."

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że określenie właściwego kodu odpadu zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz rzeczywistym składem materiału należy do obowiązków projektanta i Wykonawcy realizującego roboty.

Pytanie 5

Prosimy o wskazanie rodzajów oraz ilości olejów przewidzianych do dostarczenia do kanałów serwisowych, a także rodzajów i ilości olejów przewidzianych dla stanowiska zlokalizowanego powyżej kanałów serwisowych.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że na obecnym etapie nie określa rodzajów ani ilości olejów przewidzianych do magazynowania i dystrybucji. Wykonawca zobowiązany jest przyjąć standardowe rozwiązania technologiczne stosowane w zajezdniach autobusowych o porównywalnym charakterze i przeznaczeniu, zapewniające prawidłową eksploatację obiektu.



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

Pytanie 6

Czy zamawiający zezwala na zrezygnowanie z wykończenia sufitu w technologii suchej zabudowy lub modułowego sufitu w budynku obsługi technicznej na pomieszczeniach warsztatu naprawy opon i ogumienia, serwisu z stanowiskiem kanałowym, warsztatu ślusarskiego, komunikacją nad antresolą; w budynku myjni i garażu nad pomieszczeniem garażu, magazynu opon, myjni przy założeniu wykonania dachu w konstrukcji płyt warstwowych?

Odpowiedź:

Zamawiający akceptuje zaproponowane rozwiązanie

Pytanie 7

Czy przedmiotem zamówienia jest również prasa hydrauliczna w budynku obsługi technicznej w pomieszczeniu warsztatu ślusarskiego? Jeśli tak prosimy o podanie wytycznych.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że prasa hydrauliczna w pomieszczeniu warsztatu ślusarskiego stanowi element wyposażenia objętego zakresem zamówienia.

Prasa powinna być przeznaczona do typowych prac warsztatowych związanych z obsługą i naprawą elementów autobusów oraz wyposażenia zajezdni. Parametry techniczne urządzenia należy dobrać zgodnie z jego przeznaczeniem, obowiązującymi normami oraz rozwiązaniami standardowo stosowanymi w obiektach zaplecza technicznego komunikacji autobusowej. Dobór konkretnego modelu pozostaje w gestii Wykonawcy i podlega akceptacji Zamawiającego na etapie opracowania dokumentacji projektowej.

Pytanie 8

W nawiązaniu do §7 Umowy, zgodnie z którym wynagrodzenie ryczałtowe obejmuje wszystkie koszty realizacji przedmiotu zamówienia, prosimy o potwierdzenie czy koszty związane z usunięciem zieleni (w tym ewentualne nasadzenia zastępcze lub opłaty administracyjne wynikające z decyzji właściwego organu) należy uwzględnić w cenie ofertowej.

Jednocześnie wskazujemy, że na etapie postępowania brak jest danych umożliwiających dokładne określenie zakresu wycinki oraz potencjalnych obowiązków kompensacyjnych. W związku z powyższym prosimy o:

-doprecyzowanie przewidywanego zakresu wycinki lub zasad kompensacji,
lub



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

-potwierdzenie, że koszty wynikające z decyzji administracyjnych w tym zakresie będą podlegały odrębnemu rozliczeniu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że Wykonawca zobowiązany jest do uwzględnienia w cenie ofertowej wszystkich kosztów związanych z realizacją przedmiotu zamówienia, w tym kosztów wynikających z konieczności usunięcia zieleni, o ile obowiązki takie wynikają z przepisów prawa oraz wydanych decyzji administracyjnych.

Jednocześnie Zamawiający przypomina, że przed złożeniem oferty Wykonawca ma możliwość dokonania wizji lokalnej terenie inwestycji, co umożliwi zapoznanie się z istniejącym stanem zagospodarowania oraz zakresem występującej zieleni.

Ponadto Zamawiający udostępnił wraz z dokumentacją postępowania Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z dnia 16.09.2025 r., wydaną przez Prezydenta Miasta Kielce, dotyczącą przedmiotowej inwestycji, o której mowa również w PFU. Zasady dotyczące wycinki drzew oraz ewentualnych obowiązków kompensacyjnych wynikają z treści tej decyzji i powinny zostać uwzględnione przez Wykonawcę przy kalkulacji ceny ofertowej.

Zamawiający nie przewiduje odrębnego rozliczania kosztów wynikających z realizacji obowiązków określonych w wydanych decyzjach administracyjnych.

Pytanie 9

Prosimy o wskazanie, w jaki sposób należy postąpić z drewnem pozyskanym z wycinki drzew w ramach realizacji inwestycji oraz do kogo będzie należało.

Czy pozyskane drewno stanowi własność Zamawiającego, czy Wykonawcy oraz czy Zamawiający przewiduje jego przekazanie, zagospodarowanie lub rozliczenie w określony sposób?

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia sposób zagospodarowania drewna z wycinki do decyzji Wykonawcy.

Pytanie 10

Jaki jest termin wdrożenia rozwiązania softwarowego?

Odpowiedź:

Wdrożenie rozwiązania softwarowego (systemu zarządzania energią i ładowaniem EMS/CMS wraz z modułami raportowymi) stanowi element przedmiotu zamówienia i powinno nastąpić w ramach realizacji całości zadania. System musi zostać w pełni skonfigurowany, uruchomiony i



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

przekazany do eksploatacji przed zakończeniem realizacji inwestycji i odbiorem końcowym, w terminie wynikającym z Umowy. Zamawiający nie wyznacza odrębnego terminu wdrożenia oprogramowania, niezależnego od umownego terminu realizacji przedmiotu zamówienia.

Pytanie 11

Jakie magazyny energii będą zamontowane na lokalizacji?

Odpowiedź:

Zamawiający nie wskazuje producenta ani konkretnego modelu magazynu energii. Zgodnie z zapisami PFU magazyn energii należy dobrać na etapie opracowania dokumentacji projektowej, z uwzględnieniem analizy profilu zużycia energii, współpracy z instalacją fotowoltaiczną, systemem ładowania autobusów oraz warunkami przyłączenia do sieci elektroenergetycznej. Zamawiający wymaga zastosowania magazynu energii o mocy nie mniejszej niż 3500 kW, przy czym jego pojemność i ostateczne parametry techniczne powinny zostać zoptymalizowane przez projektanta i nie mogą przekraczać 5000 kW.

Pytanie 12

Czy jest dostępna dokumentacja techniczna i wsparcie producenta magazynów energii przy integracji z systemem do zarządzania stacjami ładowania?

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada dokumentacji technicznej ani wsparcia producenta magazynu energii, ponieważ producent i model urządzenia nie zostały określone. Dobór magazynu energii należy do Wykonawcy na etapie projektowania. Wykonawca zobowiązany jest do zastosowania rozwiązania zapewniającego pełną integrację z projektowanym systemem zarządzania energią (EMS/CMS), infrastrukturą ładowania oraz pozostałymi systemami przewidzianymi w PFU.

Zamawiający informuje, że dostawa stacji ładowania autobusów oraz stacji ładowania samochodów osobowych będzie realizowana w ramach odrębnego postępowania przetargowego. Wykonawca zobowiązany jest jednak do zaprojektowania i wykonania konkretnej infrastruktury umożliwiającej ich późniejszy montaż i eksploatację, zgodnie z wymaganiami PFU, w tym zapewnienia odpowiednich tras kablowych, fundamentów, przyłączy zasilających, okablowania komunikacyjnego, systemów integracyjnych oraz infrastruktury współpracującej z systemem zarządzania ładowaniem.



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

Pytanie 13

Jakie stacje ładowania będą zamontowane na lokalizacji?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że dostawa stacji ładowania autobusów elektrycznych nastąpi wg odrębnego postępowania przetargowego. Zgodnie z PFU należy zaprojektować i wykonać infrastrukturę (kanalizacja kablowa, technologiczna, okablowanie zasilające, okablowanie sygnałowe) dla 24 stacji ładowania wyposażone łącznie w 48 punktów ładowania, przy czym każda stacja powinna posiadać moc 250 kW z możliwością dynamicznego podziału mocy pomiędzy dwa jednocześnie ładowane autobusy (2×125 kW).

Pytanie 14

Czy jest dostępna dokumentacja techniczna oraz wsparcie producenta stacji ładowania przy integracji ze stacjami ładowania?

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada dokumentacji technicznej ani wsparcia producenta stacji ładowania, ponieważ producent i model urządzeń nie zostały określone. Dostawca stacji ładowania zostanie wyłoniony w odrębnym postępowaniu przetargowym. Wykonawca zobowiązany jest jednak do zaprojektowania i wykonania konkretnej infrastruktury umożliwiającej ich późniejszy montaż i eksploatację, zgodnie z wymaganiami PFU, w tym zapewnienia odpowiednich tras kablowych, fundamentów, przyłączy zasilających, okablowania komunikacyjnego, systemów integracyjnych oraz infrastruktury współpracującej z systemem zarządzania ładowaniem

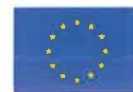
Pytanie 15

Jak dokładnie ma działać algorytm predykcyjny. Proszę o przedstawienie user case i założeń.

Odpowiedź:

Algorytm predykcyjny ma służyć bieżącemu dostosowywaniu harmonogramu ładowania autobusów do prognozowanych warunków (w szczególności prognozy pogody i związanej z nią produkcji energii z instalacji PV) oraz do harmonogramu pracy taboru, w sposób niezaburzający funkcjonowania transportu, przy jednoczesnym uzyskaniu możliwie najlepszego efektu ekonomicznego. Zakładany minimalny zakres funkcjonalny obejmuje:

- analizę prognoz pogody wraz z prognozowanym uzyskiem energetycznym z instalacji PV,
- analizę zapotrzebowania na ładowanie taboru dla bieżącego harmonogramu pracy,



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

- dostosowanie harmonogramu ładowania do prognoz pogody oraz harmonogramu jazdy,
- ocenę kosztów zużycia i ładowania energii na podstawie bieżącej ceny energii,
- wyznaczenie uzysku wynikającego z optymalizacji harmonogramu,
- możliwość ręcznej modyfikacji parametrów pracy i ingerencji w harmonogram,
- generowanie raportów okresowych.

Zamawiający nie narzuca konkretnego sposobu realizacji algorytmu. Szczegółowe założenia, przypadki użycia oraz sposób działania algorytmu Wykonawca opracuje na etapie projektowania i uzgodni z Zamawiającym, w porozumieniu z dostawcą taboru oraz służbami odpowiedzialnymi za harmonogramowanie i funkcjonowanie transportu.

Pytanie 16

Jaki system flotowy jest na zajezdni? Czy jest dostępna dokumentacja techniczna oraz wsparcie producenta przy integracji?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że obecnie nie istnieje zajezdnia autobusów elektrycznych będąca przedmiotem niniejszego zamówienia, w związku z czym nie funkcjonuje system flotowy przewidziany do integracji. Zamawiający nie posiada dokumentacji technicznej ani wsparcia producenta w tym zakresie. Ewentualne rozwiązania dotyczące zarządzania flotą powinny zostać uwzględnione przez Wykonawcę zgodnie z wymaganiami PFU.

Pytanie 17

Jeśli potrzebujemy konkretne dane z obecnego systemu flotowego, a system obecny na zajezdni nie eksportuje go, to kto ponosi koszt wprowadzenia takiej funkcji w aktualnym systemie flotowym?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia że obecnie nie istnieje zajezdnia ani system flotowy, którego rozbudowa lub modyfikacja mogłaby być przedmiotem niniejszego postępowania. Zamawiający nie przewiduje integracji z istniejącym systemem flotowym.

Pytanie 18

Jak konfigurowalne oraz na jakich zasadach ma odbywać się automatyczne ładowanie w godzinach nocnych?



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

Odpowiedź:

System zarządzania ładowaniem powinien umożliwiać konfigurację harmonogramów ładowania oraz automatyczne zarządzanie procesem ładowania z uwzględnieniem dostępnej mocy przyłączeniowej, pracy magazynu energii, instalacji fotowoltaicznej oraz obowiązujących taryf energii elektrycznej. Szczegółowy sposób konfiguracji i algorytmy działania należy opracować na etapie projektowania i uzgodnić z Zamawiającym.

Pytanie 19

Czy dostęp do lokalizacji autobusów jest możliwy bezpośrednio z telemetrii autobusów czy tylko przez osobny system do zarządzania autobusami, który jest na zajezdni?

Odpowiedź:

Obecnie nie istnieje zajezdnia ani system zarządzania flotą autobusów będący przedmiotem integracji. Zamawiający nie określa sposobu pozyskiwania danych lokalizacyjnych autobusów. Ewentualne rozwiązania w tym zakresie powinny zostać zaproponowane przez Wykonawcę na etapie projektowania, z uwzględnieniem wymagań PFU.

Pytanie 20

Jak mają być zgłaszane alerty przy niewystarczającym poziomie baterii autobusu?

Odpowiedź:

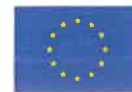
System zarządzania ładowaniem powinien umożliwiać generowanie i prezentowanie alertów dotyczących niewystarczającego poziomu naładowania baterii autobusów oraz innych zdarzeń eksploatacyjnych wymagających reakcji operatora. Sposób realizacji powiadomień należy dobrać na etapie projektowania. Zamawiający nie narzuca konkretnego sposobu realizacji tej funkcjonalności, oczekując zapewnienia jej pełnej funkcjonalności.

Pytanie 21

Czy zajezdnia zapewnia nam pełen dostęp do danych autobusów - łącznie z zużyciem baterii, trasą, harmonogramem odjazdów itd.

Odpowiedź:

Obecnie nie istnieje zajezdnia będąca przedmiotem niniejszego zamówienia, w związku z czym nie funkcjonuje system, który miałby udostępniać dane taboru. Zakres dostępu do danych autobusów (w tym poziomu naładowania i zużycia baterii, lokalizacji, trasy oraz harmonogramu odjazdów) powinien zostać zapewniony przez projektowany system w zakresie



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

wymagany w PFU, m.in. poprzez połączenie z systemem GPS/telemetrii pojazdów, monitoring SoC każdego autobusu oraz interfejsy integracyjne (API) z systemami Zamawiającego dotyczącymi zarządzania flotą i rozkładów jazdy. Sposób pozyskiwania oraz zakres udostępnianych danych Wykonawca doprecyzuje na etapie projektowania, w porozumieniu z Zamawiającym oraz dostawcą taboru, z uwzględnieniem możliwości technicznych pojazdów.

Pytanie 22

Czy aplikacja mobilna jest konieczna? Aktualne rozwiązania zapewnia monitoring przez dyspozytornie z poziomu aplikacji na komputer stacjonarny.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymagania określone w PFU. System zarządzania powinien zapewniać dostęp do wymaganych funkcjonalności również z poziomu aplikacji mobilnej lub responsywnego interfejsu mobilnego, zgodnie z wymaganiami PFU. Zamawiający nie ogranicza sposobu realizacji tej funkcjonalności, pozostawiając Wykonawcy dobór rozwiązania technicznego, pod warunkiem zapewnienia wszystkich wymaganych funkcji systemu

Pytanie 23

Raport z Emisji CO₂ - proszę o rozwinięcie. Jaki to ma być raport, co ma zawierać, skąd pozyskujemy dane.

Odpowiedź:

Raport z emisji CO₂ ma umożliwiać okresową ocenę emisji oraz jej redukcji wynikającej z eksploatacji taboru elektrycznego i wykorzystania odnawialnych źródeł energii. Zakładany minimalny zakres raportu obejmuje:

- dane o zużyciu energii na potrzeby ładowania (w miarę możliwości technicznych z odczytem danych z autobusów),
- emisję CO₂ z ładowania energią z instalacji OZE oraz z sieci elektroenergetycznej (z uwzględnieniem miksu energetycznego),
- redukcję emisji CO₂ względem ładowania wyłącznie z sieci elektroenergetycznej (wartości liczbowe i procentowe),
- redukcję emisji CO₂ względem pojazdów z silnikiem Diesla (na podstawie danych statystycznych),



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

- raporty okresowe wskazujące możliwości dalszej optymalizacji harmonogramu ładowania. Dane do raportu pozyskiwane będą z systemu zarządzania energią i ładowaniem (EMS/CMS), z uwzględnieniem miksu energetycznego oraz, w miarę możliwości technicznych, danych telemetrycznych z pojazdów. Zamawiający nie narzuca formatu ani metodyki raportu; szczegółowy zakres, założenia oraz źródła danych Wykonawca proponuje na etapie projektowania i uzgodni z Zamawiającym.

Pytanie 24

Eksport danych do systemów finansowo - księgowych. O jaki dokładnie system chodzi?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że nie wskazuje konkretnego systemu finansowo-księgowego. Wymaganie dotyczy zapewnienia możliwości eksportu danych (m.in. o zużyciu energii, kosztach ładowania oraz sesjach ładowania) w powszechnie stosowanych, otwartych formatach (np. CSV, XLS, XML), umożliwiających ich import do standardowych systemów finansowo-księgowych. Docelowy format oraz ewentualny zakres integracji z systemem wskazanym przez Zamawiającego zostaną doprecyzowane na etapie projektowania.

Pytanie 25

Czy pomiar na SN jest obligatoryjny?

Odpowiedź:

System należy zaprojektować zgodnie z warunkami przyłączenia wydanymi przez Operatora Systemu Dystrybucyjnego oraz obowiązującymi przepisami. Jeżeli z warunków przyłączenia wynika konieczność prowadzenia pomiarów po stronie średniego napięcia, należy je uwzględnić

Pytanie 26

Porównanie z limitem mocy przyłączeniowej (3500 kW) - proszę o rozwinięcie punktu.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że System zarządzania energią powinien monitorować chwilowy pobór mocy oraz umożliwiać jego porównanie z mocą przyłączeniową wynoszącą **3500 kW**, wynikającą z wydanych warunków przyłączenia. W przypadku zbliżania się do wartości granicznej system powinien umożliwiać automatyczne zarządzanie mocą ładowania, z



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

uwzględnieniem pracy magazynu energii oraz innych odbiorników, tak aby nie dochodziło do przekroczenia mocy przyłączeniowej.

Pytanie 27

Raportowanie - koszt Energi i prognoza roczna. Proszę o rozwinięcie i określenie jak ma wyglądać raport oraz jakie założenia ma mieć.

Odpowiedź:

System powinien umożliwiać generowanie raportów obejmujących co najmniej zużycie energii elektrycznej, szacunkowe koszty energii oraz prognozowane roczne zużycie energii na podstawie danych historycznych. Zamawiający nie określa szczegółowego formatu raportu ani metody prognozowania, pozostawiając dobór rozwiązania Wykonawcy.

Pytanie 28

Raportowanie per godzina - czy jest obligatoryjne? Mamy gotowe raportowanie per stacja, per punkt, per pojazd za dowolny okres czasu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga obligatoryjnego raportowania godzinowego, pod warunkiem, że oferowany system umożliwia tworzenie raportów za dowolnie definiowany okres, w tym również z odpowiednią szczegółowością pozwalającą na analizę pracy systemu oraz rozliczanie zużycia energii. Raportowanie per stacja, per punkt, per pojazd za dowolny okres czasu Zamawiający uznaje za wystarczające.

Pytanie 29

Czy decyzja o ładowarkach 250kW jest ostateczna? Co do stacji zalecamy 240kW lub 360kW. Sugerujemy wziąć to pod uwagę

Odpowiedź:

Zamawiający wskazuje w PFU ładowarki o mocy 250 kW jako rozwiązanie referencyjne, odpowiadające założeniom funkcjonalnym oraz dostępnym warunkom przyłączeniowym. Dobór mocy ładowarek powinien uwzględniać moc przyłączeniową obiektu wynoszącą 3500 kW oraz wymagania dotyczące pracy całego systemu zasilania.

Zastosowanie ładowarek o większej mocy może wymagać wdrożenia zaawansowanych mechanizmów dynamicznego zarządzania mocą (EMS/CMS), ograniczających chwilowe zapotrzebowanie na moc i zapewniających nieprzekroczenie dostępnej mocy przyłączeniowej.



8/2026 „Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – budowa zajezdni autobusowej dla autobusów elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach”

Jednocześnie Zamawiający dopuszcza zastosowanie ładowarek o mocy 240 kW zamiast 250 kW, jeżeli wynika to ze standardowych rozwiązań technicznych oferowanych przez producenta i nie powoduje pogorszenia funkcjonalności systemu ani parametrów eksploatacyjnych. W takim przypadku Wykonawca zobowiązany jest przedstawić uzasadnienie techniczne potwierdzające równoważność proponowanego rozwiązania.

Zastosowanie ładowarek o mocy innej niż wskazana w PFU wymaga wykazania, że proponowane rozwiązanie zapewni realizację wszystkich wymagań funkcjonalnych oraz nie będzie wymagało zwiększenia mocy przyłączeniowej obiektu

Zamawiający informuje, że dostawa stacji ładowania autobusów oraz stacji ładowania samochodów osobowych będzie realizowana w ramach odrębnego postępowania przetargowego. Wykonawca zobowiązany jest jednak do zaprojektowania i wykonania konkretnej infrastruktury umożliwiającej ich późniejszy montaż i eksploatację, zgodnie z wymaganiami PFU, w tym zapewnienia odpowiednich tras kablowych, fundamentów, przyłączy zasilających, okablowania komunikacyjnego, systemów integracyjnych oraz infrastruktury współpracującej z systemem zarządzania ładowaniem.

DYREKTOR
Barbara Damian
mgr Barbara Damian