



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

(2)

NO.26.20.2026.11

Kielce, dnia 30.07.2026r.

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

Jaki rodzaj wdrożenia jest wymagany? Czy oczekiwane jest rozwiązanie chmurowe, czy rozwiązanie działające na Państwa infrastrukturze serwerowej?

Odpowiedź:

Zamawiający nie narzuca modelu wdrożenia systemu. Dopuszcza się zarówno rozwiązanie chmurowe, jak i działające na infrastrukturze lokalnej (obiekt zostanie wyposażony w serwerownię), pod warunkiem spełnienia wszystkich wymagań PFU, w szczególności w zakresie funkcjonalności, cyberbezpieczeństwa, dostępności i licencji. Proponowany model wdrożenia podlega uzgodnieniu z Zamawiającym na etapie projektowania.

Pytanie 2

Czy jeżeli będzie to rozwiązanie działające na Państwa infrastrukturze, czy będzie dostęp z zewnątrz (np. poprzez pulpit zdalny - RDP)?



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 potwierdza, że zgodnie z PFU system powinien zapewniać zdalny dostęp dla dyspozytora. W przypadku rozwiązania działającego na infrastrukturze lokalnej dostęp z zewnątrz należy zrealizować w sposób bezpieczny (np. poprzez szyfrowane połączenie VPN, z uwierzytelnieniem dwustopniowym), zgodnie z wymaganiami PFU dotyczącymi cyberbezpieczeństwa. Szczegółowy sposób realizacji podlega uzgodnieniu z Zamawiającym.

Pytanie 3

Jaka forma licencjonowania jest preferowana?

- a) Comiesięczna opłata licencyjna (SaaS)
- b) Jednorazowa opłata licencyjna za określony okres czasu (jeśli tak, jaki)
- c) Jednorazowa dożywotnia opłata licencyjna dla stacji ładowania?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że wszystkie koszty licencji oraz niezbędnego oprogramowania Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić w cenie ofertowej. Zamawiający oczekuje zapewnienia licencji umożliwiających nieprzerwane korzystanie z pełnej funkcjonalności systemu co najmniej przez okres gwarancji, bez ponoszenia przez Zamawiającego dodatkowych opłat w tym okresie. Preferowanym rozwiązaniem jest licencja bezterminowa; proponowany model licencjonowania podlega akceptacji Zamawiającego.

Pytanie 4

Jakie są wymagania dotyczące utrzymania systemu i funkcjonowania systemu

- a) Jaki jest wymagany poziom SLA?
- b) Jakie są wymagane czasy reakcji na zgłoszenia?
- c) Jaki jest wymiar oczekiwanego comiesięcznego wsparcia technicznego w zakresie bieżącej eksploatacji systemu?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie określa w PFU odrębnych parametrów SLA dla systemu. Utrzymanie systemu w okresie gwarancji odbywać się będzie na warunkach wynikających z umowy, a system powinien zapewniać ciągłość funkcji krytycznych dla eksploatacji zajezdni. Wykonawca zobowiązany jest zapewnić usuwanie awarii i wsparcie techniczne w zakresie umożliwiającym prawidłową, bieżącą eksploatację systemu; szczegółowe zasady świadczenia wsparcia zostaną uzgodnione z Zamawiającym.



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 5

Kto pokrywa koszt integracji, jeśli potrzebne będą zmiany po stronie systemów Zamawiającego?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że obecnie nie istnieje zajezdnia ani systemy, których modyfikacja byłaby wymagana w związku z realizacją przedmiotu zamówienia. Koszty integracji przewidzianych w PFU, realizowanych w ramach dostarczanego systemu, ponosi Wykonawca.

Pytanie 6

Czy system Zamawiającego może powiadamiać inne systemy o zdarzeniach (zwłaszcza o zmianie harmonogramu)?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że to dostarczany przez Wykonawcę system EMS/CMS powinien, zgodnie z PFU, udostępniać mechanizmy automatycznego przesyłania danych o zdarzeniach (Webhooks) oraz API integracyjne, umożliwiające powiadamianie innych systemów, w tym o zmianach harmonogramu.

Pytanie 7

Jakie algorytmy predykcyjne ma zawierać system EMS/CMS? Czy dysponują Państwo listą algorytmów lub wymagań względem ich?

Odpowiedź:

Zamawiający nie dysponuje zamkniętą listą algorytmów i nie narzuca sposobu ich realizacji. Celem algorytmów predykcyjnych jest bieżące dostosowywanie harmonogramu ładowania do prognoz pogody (prognozowanej produkcji instalacji PV) oraz harmonogramu pracy taboru, w sposób niezaburzający funkcjonowania transportu i zapewniający możliwie najlepszy efekt ekonomiczny. Zamawiający podtrzymuje wcześniejsze wyjaśnienia w tym zakresie; szczegółowe założenia i przypadki użycia Wykonawca opracuje na etapie projektowania i uzgodni z Zamawiającym.



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 8

Z jakiego programu/ów mają być importowane harmonogramy jazdy?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że na obecnym etapie nie wskazuje konkretnego systemu, z którego importowane będą harmonogramy jazdy. System EMS/CMS powinien umożliwiać import harmonogramów w powszechnie stosowanych, otwartych formatach danych (np. CSV, XML) oraz poprzez API. Szczegóły integracji zostaną uzgodnione z Zamawiającym na etapie wdrożenia.

Pytanie 9

Czy program/y ten udostępnia interfejs programistyczny do integracji (API)?

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 8 – Zamawiający nie wskazuje konkretnego systemu źródłowego, w związku z czym nie potwierdza dostępności API po jego stronie. Dostarczany system powinien być przygotowany do integracji w oparciu o otwarte standardy wymiany danych.

Pytanie 10

Czy możliwe jest udostępnienie dokumentacji technicznej do tego programu/ów w celu oszacowania nakładu pracy potrzebnego do integracji z nim?

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada dokumentacji technicznej systemu, o którym mowa w pytaniu, ponieważ system taki nie został wskazany. Zgodnie z odpowiedziami na pytania 8 i 9.

Pytanie 11

Czy posiadają Państwo konkretne wymagania dotyczące reguł sterujących planowaniem ładowania?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymagania w tym zakresie określono w PFU: priorytet ładowania autobusów o niskim SoC przed planowanymi wyjazdami, preferowanie ładowania w godzinach obowiązywania niższych stawek za energię, preferowanie energii z instalacji PV i magazynu energii oraz nieprzekraczanie mocy przyłączeniowej 3500 kW. Szczegółowe reguły sterujące opracuje Wykonawca na etapie projektowania i uzgodni z Zamawiającym.



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 12

W jaki sposób dane wejściowe (aktualna cena ładowania, aktualne stany naładowania pojazdów, godziny ich wyjazdów na trasę oraz ich długość, warunki atmosferyczne etc.) mają determinować moc ładowania przydzielaną konkretnym pojazdom?

Odpowiedź:

Zamawiający nie narzuca konkretnego algorytmu przydziału mocy. Nadrzędnym kryterium jest zapewnienie wymaganego poziomu naładowania pojazdów przed planowanymi wyjazdami, przy jednoczesnej minimalizacji kosztów energii oraz nieprzekraczaniu mocy przyłączeniowej obiektu (3500 kW). Sposób uwzględnienia danych wejściowych (cen energii, SoC, harmonogramów, warunków atmosferycznych) w logice systemu pozostaje po stronie Wykonawcy i podlega uzgodnieniu z Zamawiającym.

Pytanie 13

Taryfa G to taryfa dla gospodarstw domowych. Z jakiej taryfy będą Państwo korzystać? Czy będzie to taryfa dynamiczna działająca w oparciu o ceny rynku dnia następnego publikowane przez TGE?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że odwołanie do taryfy G w PFU należy rozumieć jako wskazanie funkcjonalności automatycznego planowania ładowań w godzinach obowiązywania niższych stawek za energię (w szczególności w godzinach nocnych), a nie jako określenie grupy taryfowej obiektu. Rozliczanie energii odbywać się będzie według grupy taryfowej właściwej dla obiektu, wynikającej z zawartej umowy sprzedaży i dystrybucji energii. Zamawiający nie przesądza na obecnym etapie korzystania z taryfy dynamicznej; system powinien umożliwiać konfigurację stref czasowych i stawek cen energii.

Pytanie 14

Za pomocą jakiego protokołu system EMS będzie miał komunikować się z inwerterem?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że dobór falowników instalacji PV należy do Wykonawcy, w związku z czym nie wskazuje konkretnego protokołu. Komunikacja systemu EMS z inwerterami powinna odbywać się w oparciu o otwarte, powszechnie stosowane standardy (np. Modbus TCP/SunSpec), zapewniające pełną integrację dobranych urządzeń z systemem zarządzania energią.



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 15

Czy posiadają Państwo sprecyzowane konkretne reguły logiczne decydujące o tym, kiedy należy ładować magazyn energii, kiedy należy go rozładowywać, a kiedy należy ładować autobusy bezpośrednio z sieci?

Odpowiedź:

Zamawiający nie definiuje na obecnym etapie szczegółowych reguł logicznych. Cele pracy magazynu określono w PFU: magazynowanie energii z instalacji PV w ciągu dnia, wsparcie ładowarek (w tym rozładowywanie w godzinach szczytu cen energii) oraz wyrównywanie szczytów poboru mocy. Szczegółowe reguły sterowania opracuje Wykonawca w ramach wdrożenia systemu EMS/CMS i uzgodni z Zamawiającym.

Pytanie 16

Jaki protokół komunikacji będą wspierać magazyny energii, którymi ma sterować system EMS? Czy są dostępne konkretne wymagania, pod które musi być przygotowany system w tym aspekcie?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że dobór magazynu energii należy do Wykonawcy, w związku z czym nie wskazuje konkretnego protokołu komunikacji. Zgodnie z PFU magazyn musi zapewniać integrację z systemem EMS/CMS w zakresie co najmniej stanu naładowania (SOC), mocy i alarmów; komunikację należy oprzeć na otwartych, powszechnie stosowanych standardach przemysłowych (np. Modbus TCP).

Zrównoważony pobór mocy - Wyrównanie szczytów poboru mocy magazynem energii

Pytanie 17

Czy pod tym wymaganiem kryje się po prostu ładowanie pojazdów częściowo z magazynu, a częściowo z sieci, gdy cała chwilowa moc wymagana przez stacje ładowania w celu zasilania podpiętych pojazdów, przekracza moc przyłącza - tj. 3500 kW?

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza przedstawione rozumienie. Harmonogram ładowania należy przygotować w taki sposób, aby nie przekraczać mocy przyłączeniowej 3500 kW; magazyn energii oraz instalacja PV służą wspomaganie zasilania w okresach szczytowego zapotrzebowania oraz optymalizacji ekonomicznej ładowania.



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”

Zrównoważony pobór mocy - Redukcja opłat przesyłowych i systemowych związanych z mocą

Pytanie 18

Jakie konkretnie kryteria, reguły i wymagania kryją się pod tym punktem? Czy wymagają Państwo spełnienia konkretnych reguł w tym punkcie, czy chodzi jedynie o dostosowanie mocy ładowania i źródła (magazyn / sieć) do aktualnych cen na rynku dnia następnego?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że nie formułuje w tym punkcie dodatkowych, sztywnych reguł. Wymaganie dotyczy funkcjonalności systemu polegającej na ograniczaniu mocy szczytowej pobieranej z sieci (a w konsekwencji opłat zależnych od mocy) poprzez odpowiednie zarządzanie mocą ładowania oraz wykorzystanie magazynu energii i instalacji PV. Sposób realizacji tej funkcjonalności pozostaje po stronie Wykonawcy.

Monitoring SoC baterii pojazdów: - Połączenie z systemem GPS / teledziennymi autobusów

Pytanie 19

Z jakim systemem GPS współpracuje Państwa flota autobusów?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że autobusy elektryczne przewidziane do stacjonowania na zajezdni będą dopiero przedmiotem dostawy, w związku z czym na obecnym etapie nie jest wskazany konkretny system GPS/teledziennych floty. Integrację należy przewidzieć w oparciu o otwarte standardy stosowane w transporcie publicznym, a szczegóły uzgodnić z Zamawiającym i dostawcą taboru na etapie wdrożenia.

Pytanie 20

Czy system ten udostępnia interfejs programistyczny (API)?

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 19 – system nie został na obecnym etapie wskazany, w związku z czym Zamawiający nie potwierdza dostępności API. Dostarczany system EMS/CMS powinien być przygotowany do integracji poprzez otwarte interfejsy programistyczne.



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 21

Czy możliwe jest udostępnienie jego dokumentacji technicznej w celu oszacowania nakładu pracy wymaganego do integracji z nim?

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada dokumentacji technicznej, o której mowa w pytaniu. Zgodnie z odpowiedziami na pytania 19 i 20.

Interfejs użytkownika: - Aplikacja mobilna do monitorowania z telefonu

Pytanie 22

Jakie wymagania funkcjonalne stawiają Państwo przed aplikacją mobilną?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że aplikacja mobilna (lub responsywny interfejs mobilny, zgodnie z wcześniejszymi wyjaśnieniami) powinna zapewniać dyspozytorowi zdalny podgląd pracy systemu, w szczególności statusu ładowarek, poziomu naładowania (SoC) floty oraz alertów i zdarzeń wymagających reakcji operatora. Zamawiający nie ogranicza sposobu realizacji tej funkcjonalności, pozostawiając Wykonawcy dobór rozwiązania technicznego.

Pytanie 23

Jakie dane mają być dostępne w aplikacji mobilnej?

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 22 – w aplikacji mobilnej powinny być dostępne co najmniej: status stanowisk i sesji ładowania, poziom naładowania poszczególnych pojazdów, alerty i powiadomienia o zdarzeniach oraz podstawowe informacje o pracy systemu (pobór mocy, praca magazynu energii i instalacji PV). Szczegółowy zakres danych podlega uzgodnieniu z Zamawiającym na etapie wdrożenia.

Raportowanie i analiza - Eksport danych do systemów finansowo-księgowych

Pytanie 24

Z jakim systemem/ami finansowo-księgowym ma być zintegrowany system EMS/CMS?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że nie wskazuje konkretnego systemu finansowo-księgowego. Wymaganie PFU dotyczy zapewnienia możliwości eksportu danych (m.in. o zużyciu energii, kosztach oraz sesjach ładowania) w powszechnie stosowanych, otwartych formatach (np. CSV,



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

XLS, XML), umożliwiającym ich wykorzystanie w standardowych systemach finansowo-księgowych.

Pytanie 25

Czy system ten posiada interfejs programistyczny (API)?

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 24 – system finansowo-księgowy nie został wskazany, a Zamawiający nie wymaga na obecnym etapie bezpośredniej integracji poprzez API. Wymagana jest funkcjonalność eksportu danych.

Pytanie 26

Czy mogą Państwo udostępnić dokumentację techniczną do tego systemu w celu oszacowania nakładu pracy potrzebnego na integrację z nim?

Odpowiedź:

Zamawiający nie udostępnia dokumentacji, o której mowa w pytaniu. Zgodnie z odpowiedziami na pytania 24 i 25.

Pytanie 27

Jaki ma być zakres tej integracji?

- a) Jakie dane system EMS/CMS ma wysyłać do FK?
- b) Jakie dane system EMS/CMS ma pobierać z FK?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że: a) system EMS/CMS powinien umożliwiać eksport danych obejmujących co najmniej zużycie energii, szacunkowe koszty energii oraz historię sesji ładowania (pojazd, stanowisko, czas, energia, koszt); b) Zamawiający nie wymaga pobierania danych z systemu finansowo-księgowego przez system EMS/CMS.

API integracyjne - Połączenie z systemami Zamawiającego (zarządzanie flotą, rozkłady jazdy

Pytanie 28

Czy wystarczające w tym punkcie jest udostępnienie REST API przez system CMS/EMS pozwalające na zintegrowanie się z nim?



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 potwierdza, że udostępnienie przez system EMS/CMS udokumentowanego interfejsu REST API, umożliwiającego integrację z systemami Zamawiającego, spełnia wymaganie PFU w tym zakresie, pod warunkiem zapewnienia również mechanizmu automatycznego przesyłania danych o zdarzeniach (Webhooks) zgodnie z PFU.

API integracyjne - Automatyczne przesyłanie danych (Webhooks) do raportowania zdarzeń

Pytanie 29

Jakie rodzaje zdarzeń mają być przesyłane poprzez mechanizm Webhooks? Proszę o przesłanie w miarę możliwości listy zdarzeń Webhooks, które ma udostępniać system.

Odpowiedź:

Zamawiający nie definiuje zamkniętej listy zdarzeń. Mechanizm Webhooks powinien obejmować co najmniej: zdarzenia alarmowe i awarie urządzeń, rozpoczęcie i zakończenie sesji ładowania, zmiany harmonogramu ładowania, przekroczenia lub zbliżenie się do wartości granicznych mocy oraz alerty dotyczące niewystarczającego SoC przed planowanym wyjazdem. Szczegółowa lista zdarzeń zostanie uzgodniona z Zamawiającym na etapie wdrożenia.

Cyberbezpieczeństwo - Logi audytu wszystkich zmian

Pytanie 30

W jakiej formie mają być dostępne logi audytu zmian?

Odpowiedź:

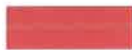
Zamawiający nie narzuca formy technicznej logów audytu. Logi powinny być dostępne z poziomu interfejsu systemu dla uprawnionych użytkowników (administrator), z możliwością filtrowania oraz eksportu do powszechnie stosowanego formatu (np. CSV).

Pytanie 31

Jaka jest oczekiwana retencja danych?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że PFU nie określa szczegółowo okresu retencji danych. Dane rozliczeniowe oraz historia sesji ładowania powinny być przechowywane przez okres umożliwiający ich wykorzystanie do rozliczeń, analiz i raportowania, nie krótszy niż okres



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”

wynikający z obowiązujących przepisów. Szczegółowe zasady retencji zostaną uzgodnione z Zamawiającym na etapie wdrożenia systemu.

Pytanie 32

Czy tyczy się to wszystkich zmian w systemie, czy tylko wybranych danych krytycznych. Pytanie ma na celu oszacowanie wielkości archiwizowanych danych oraz wymaganego interfejsu dostępu do nich.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie dotyczy rejestrowania zmian konfiguracji i danych istotnych dla pracy systemu, w szczególności zmian parametrów pracy, harmonogramów ładowania, reguł sterowania oraz uprawnień użytkowników, wraz z identyfikacją użytkownika i czasu zmiany. Zamawiający nie wymaga rejestrowania operacji wyłącznie odczytowych.

Pytanie 33

Wnosimy o sprecyzowanie parametrów neonu z logo firmy przewidywanego na elewacji budynku administracyjno-dyspozytorskiego. 2. Wnosimy o sprecyzowanie powierzchni chodników, wg. PFU wynosi ona 740m², natomiast wg obmiaru z rzutu zagospodarowania wynika ok 810m²

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że:

- 1) element identyfikacji wizualnej (napis/logo) na elewacji budynku administracyjno-dyspozytorskiego, widoczny na wizualizacjach koncepcji, ma charakter poglądowy. Należy przewidzieć wykonanie podświetlanego napisu z nazwą/logo Zamawiającego w technologii przestrzennych liter podświetlanych LED, o wymiarach dostosowanych do proporcji elewacji. Szczegółowe parametry (wielkość, kolorystyka, sposób montażu i zasilania) podlegają uzgodnieniu z Zamawiającym na etapie dokumentacji projektowej;
- 2) powierzchnia chodników wskazana w PFU (740 m²) ma charakter szacunkowy i orientacyjny. Wiążący dla Wykonawcy jest zakres rzeczowy wynikający z docelowego projektu zagospodarowania terenu, spełniającego wymagania PFU. Różnice pomiędzy wartościami szacunkowymi PFU a obmiarem z rysunków koncepcji nie zwalniają Wykonawcy z wykonania pełnego zakresu przedmiotu zamówienia w ramach wynagrodzenia ryczałtowego. Dokładne powierzchnie utwardzeń zostaną uszczegółowione na etapie projektu budowlanego,



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”

po zatwierdzeniu ostatecznego projektu zagospodarowania terenu, z uwzględnieniem zapewnienia wymaganej powierzchni biologicznie czynnej.

Pytanie 34

Zamawiający, przy odbiorze obiektu będzie klasyfikował i zarazem wymagał spełnienia przez obiekt - Zajezdni wymagań wynikających z dyrektywy CER i Ustawy o zarządzaniu kryzysowym zgodnie z (Dz.U. 2026 poz. 574).

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia należy zaprojektować i wykonać zgodnie z przepisami prawa obowiązującymi w dniu przekazania obiektu do użytkowania. Zamawiający nie formułuje w dokumentach zamówienia odrębnych wymagań wynikających z dyrektywy CER ani nie przewiduje odrębnej klasyfikacji obiektu w tym zakresie na etapie odbioru. Jeżeli obowiązki takie będą wynikały z przepisów powszechnie obowiązujących mających zastosowanie do obiektu, Wykonawca zobowiązany jest je uwzględnić w ramach realizacji przedmiotu zamówienia.

Pytanie 35

Wnosimy o sprecyzowanie na jakim odcinku powinny zostać zdemontowane tory znajdujące się na terenie inwestycji.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że należy usunąć wszystkie pozostałości po torach znajdujące się na terenie inwestycji, tj. na działkach nr ewid. 583/2 i 583/3, wraz z fragmentem kolidującym z projektowanym dodatkowym zjazdem od strony północno-zachodniej na działce drogowej nr 414/26. Prace rozbiórkowe wymagają uzyskania uzgodnienia od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Oddział Kraków oraz od Zarządcy Infrastruktury Kolejowej – Zakładu Linii Kolejowych w Kielcach. Roboty należy prowadzić zgodnie z wytycznymi wskazanymi w uzyskanych uzgodnieniach oraz w decyzji pozwolenia na rozbiórkę.

Pytanie 36

Czy demontaż istniejącego odcina torów kolejowych obejmuje jedynie działki ewidencyjne: 583/2, 583/3 oraz obszaru planowanego zjazdu na działce o nr ewidencyjnym 414/26?



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 potwierdza, że zakres demontażu torów obejmuje działki ewidencyjne nr 583/2 i 583/3 oraz obszar planowanego zjazdu na działce nr 414/26. Należy usunąć wszystkie pozostałości po torach znajdujące się na terenie inwestycji, zgodnie z uzgodnieniami, o których mowa w odpowiedzi na pytanie 35. Zamawiający nie przewiduje demontażu torów poza wskazanym zakresem, chyba że takie będzie wymaganie PKP.

Pytanie 37

Wnosimy o przedstawienie struktury zatrudnienia. W związku z zapisem w PFU: „Wykonawca opracowując projekt budowlany zaplecza socjalnego, szatni i umywalni pracowników powinien uzgodnić z Zamawiającym strukturę zatrudnienia”.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że zgodnie z PFU struktura zatrudnienia zostanie uzgodniona z Wykonawcą na etapie opracowania projektu budowlanego zaplecza socjalnego, szatni i umywalni. Na potrzeby przygotowania oferty należy przyjąć układ i wielkość zaplecza socjalnego wynikające z koncepcji architektonicznej oraz PFU, z uwzględnieniem pracy obiektu w systemie trzymianowym i odpowiednich rezerw funkcjonalnych.

Pytanie 38

Wnosimy o sprecyzowanie przewidywanej ilości osób w budynków administracyjno-dyspozytorskim.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie określa na obecnym etapie dokładnej liczby osób przebywających w budynku administracyjno-dyspozytorskim. Do celów ofertowych i projektowych należy przyjąć obłożenie wynikające z układu funkcjonalnego przedstawionego w koncepcji architektonicznej (liczba pomieszczeń biurowych, dyspozytornia, pomieszczenia kierowców, zespoły szatniowe). Szczegółowa struktura zatrudnienia zostanie uzgodniona z Zamawiającym na etapie projektowania.



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 39

Wnosimy o sprecyzowanie przewidywanej ilości osób w budynku obsługi techniczne.

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 38. Obłożenie budynku obsługi technicznej należy przyjąć zgodnie z układem funkcjonalnym koncepcji (pomieszczenia warsztatowe, zespoły szatniowe na antresoli) oraz przewidywaną pracą w systemie trzymianowym; szczegóły zostaną uzgodnione z Zamawiającym na etapie projektowania.

Pytanie 40

Wnosimy o sprecyzowanie przewidywanej ilości osób w budynku myjni, garażu oraz magazynu opon.

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie 38. Budynek myjni, garażu i magazynu opon nie stanowi miejsca stałej pracy; należy przyjąć obsadę wynikającą z technologii obiektu (obsługa myjni, serwis sprzątający autobusy). Szczegóły zostaną uzgodnione z Zamawiającym na etapie projektowania.

Pytanie 41

Wnosimy o sprecyzowanie kto będzie dysponentem materiałów powstałych z planowanych rozbiórek i wyburzeń.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że dysponentem materiałów powstałych z rozbiórek i wyburzeń będzie Wykonawca, który zobowiązany jest we własnym zakresie usunąć i zutylizować wszystkie materiały i odpady pozostałe po przeprowadzonych rozbiórkach, demontażach i wyburzeniach, zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności ustawą o odpadach. Teren po rozbiórce należy uporządkować oraz usunąć wszelkie zbędne elementy. Zamawiający nie przewiduje obowiązku pozostawienia ani przekazania mu materiałów pochodzących z rozbiórki.

Pytanie 42

Ze względu na objęcie stacji ładowania odrębnym postępowaniem wnosimy o sprecyzowanie czy będą one stanowić dodatkowe obciążenie konstrukcji wiat autobusowych?



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 wyjaśnia, że stacje ładowania przewidziano jako urządzenia posadowione na poziomie terenu (na fundamentach lub płytach fundamentowych) pod wiatą główną i nie będą one stanowiły dodatkowego obciążenia konstrukcji wiat. Konstrukcję wiat należy natomiast zaprojektować z uwzględnieniem obciążeń od instalacji fotowoltaicznej, tras kablowych, oświetlenia oraz pozostałych elementów przewidzianych w PFU.

Pytanie 43

Ze względu na objęcie stacji ładowania odrębnym postępowaniem wnosimy o sprecyzowanie w jakim zakresie zostaną dostarczone?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z PFU dostawa stacji ładowania autobusów elektrycznych nastąpi w ramach odrębnego postępowania przetargowego. W zakresie niniejszego zamówienia pozostaje zaprojektowanie i wykonanie kompletnej infrastruktury dla systemu ładowania (kanalizacji kablowej technologicznej, okablowania zasilającego i sygnałowego, fundamentów i stanowisk pod urządzenia) oraz dostarczenie niezbędnego oprogramowania i technologii zarządzania systemem ładowania autobusów (EMS/CMS).

Pytanie 44

Wnosimy o sprecyzowanie czy włączenie do sieci elektroenergetycznej wskazane przez PGE w polu Rezerwowym nr. 15 w rozdzielni SN-15 kV w GPZ Karczówka jest docelowym miejscem wykonania przyłączenia?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w związku z modyfikacją SWZ z dnia 13.07.2026 r. przyłączenie obiektu do sieci elektroenergetycznej realizowane będzie na podstawie warunków przyłączenia PGE Energetyka Kolejowa Operator sp. z o.o. nr ERD2mk-5716/W-55/2026 z dnia 16.04.2026 r. Miejscem przyłączenia jest pole rezerwowe nr 4/4 w rozdzielni SN 15 kV ST-4 Herby, a miejscem dostarczania energii i rozgraniczenia własności są zaciski prądowe kabla w tym polu, w kierunku Podmiotu Przyłączanego. Wskazane we wcześniejszych warunkach PGE Dystrybucja S.A. miejsce przyłączenia w polu rezerwowym nr 15 w rozdzielni SN-15 kV w GPZ Karczówka nie stanowi miejsca docelowego. Wykonawca zobowiązany jest zrealizować przyłączenie zgodnie z ww. warunkami PGE Energetyka Kolejowa Operator, stanowiącymi załącznik do zmodyfikowanej SWZ.



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”

Zmianę miejsca zasilania oraz jego parametrów, wynikającą z ww. warunków przyłączenia, Wykonawca zobowiązany jest uwzględnić na etapie opracowania dokumentacji projektowej. Wydany Program funkcjonalno-użytkowy pozostaje w pozostałym zakresie bez zmian.

Pytanie 45

Wnosimy o sprecyzowanie jakie obciążenie jest przewidywane dla regałów magazynowych przewidywanych w magazynie części zamiennych.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że PFU nie określa konkretnego obciążenia regałów magazynowych. Należy przyjąć systemowe regały magazynowe o nośności odpowiadającej przewidywanemu asortymentowi części zamiennych i wyposażenia zajezdni, a ich dobór skoordynować z nośnością stropu antresoli, na której zlokalizowano magazyn części zamiennych. Ostateczne rozwiązania podlegają uzgodnieniu z Zamawiającym na etapie projektowania.

Pytanie 46

Wnosimy o sprecyzowanie rodzaju wyposażenia i parametrów technicznych jakie powinno znajdować się w budynku obsługi technicznej.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że rodzaj wyposażenia technologicznego budynku obsługi technicznej oraz wymagania w tym zakresie zostały określone w PFU (opis technologii) oraz koncepcji architektonicznej. Wyposażenie obejmuje w szczególności kanały przeglądowe z dźwignikami kanałowymi, podnośniki przestawne, instalację sprężonego powietrza ze sprężarkownią, urządzenie do ładowania akumulatorów, prasę hydrauliczną oraz wyposażenie warsztatów itp. Parametry techniczne urządzeń należy dobrać zgodnie z ich przeznaczeniem, wymaganiami PFU oraz rozwiązaniami standardowo stosowanymi w zajezdniach autobusowych; dobór konkretnych urządzeń podlega akceptacji Zamawiającego na etapie dokumentacji projektowej.

Pytanie 47

Wnosimy o sprecyzowanie jakiej wielkości, ilu elementowy powinien być przewidywany depozyt kluczy.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że PFU nie określa liczby elementów depozytora kluczy. Depozytor należy dobrać w sposób umożliwiający obsługę kluczy całego taboru przewidzianego do



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”

stacjonowania na zajezdni (50 autobusów) oraz kluczy pomieszczeń obiektu, z rezerwą na przyszłe potrzeby. Ostateczna wielkość urządzenia podlega uzgodnieniu z Zamawiającym na etapie projektowania.

Pytanie 48

Jakie jest wymagane napięcie ładowanych akumulatorów w akumulatorowni 12V, 24V, 48V?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że urządzenie do ładowania akumulatorów powinno umożliwiać ładowanie akumulatorów bezobsługowych o napięciach 12 V i 24 V, typowych dla pojazdów przewidzianych do obsługi na zajezdni. PFU nie przewiduje ładowania akumulatorów 48 V.

Pytanie 49

Czy wskazany prąd min. 150 A dotyczy całkowitego prądu ładowania urządzenia, czy ma to być 150 A na każde z 3 wyjść?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że wymaganie min.

A odnosi się do łącznego prądu ładowania urządzenia, wyposażonego w 3 niezależne wyjścia do ładowania. Zamawiający nie wymaga zapewnienia prądu 150 A na każdym z wyjść.

Pytanie 50

Jaka jest przewidywana pojemność akumulatorów w Ah, które będą ładowne w akumulatorowni?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie określa konkretnej pojemności ładowanych akumulatorów. Należy przyjąć akumulatory rozruchowe o pojemnościach typowych dla autobusów i pojazdów technicznych. Urządzenie powinno umożliwiać ładowanie akumulatorów w pełnym zakresie pojemności występujących w tego typu pojazdach.

Pytanie 51

Czy urządzenie do ładowania akumulatorów ma umożliwiać jednoczesne ładowanie 3 niezależnych akumulatorów/banków akumulatorów?



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 potwierdza, że urządzenie do ładowania akumulatorów powinno umożliwiać jednocześnie, niezależne ładowanie 3 akumulatorów lub banków akumulatorów.

Pytanie 52

Zwracam się ponownie z pytaniem zadany dn. 8.06.2026 r: "Prosimy o podanie mocy magazynu, z kolei podawanie górnej granicy pojemności magazynu do 5MWh jest bardzo nieprecyzyjne i rodzi obawy co do oszacowania kosztów takiego urządzenia, współpraca magazynu energii elektrycznej ma odbywać się z instalacją PV która zakładana jest o mocy 50kWp. Podanie przybliżonych parametrów magazynu dotyczących mocy oraz jego pojemności umożliwi oszacowanie kosztów urządzenia, wraz z przewidzeniem jego wpięcia do sieci inwestora oraz oszacowaniem dodatkowych prac związanych z przyłączeniem do OSD."

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że do celów opracowania dokumentacji projektowej oraz wyceny należy przyjąć magazyn energii o mocy **od 130 kW do 170 kW** oraz pojemności umożliwiającej pracę z mocą nominalną przez minimum 4 godziny.

Magazyn energii ma realizować funkcje określone w PFU, w szczególności:

- ograniczanie szczytowego poboru mocy (peak shaving) w odniesieniu do mocy przyłączeniowej obiektu wynoszącej 3500 kW,
- wsparcie pracy zajezdni autobusowej,
- magazynowanie energii wytwarzanej przez instalację fotowoltaiczną o mocy 50 kWp.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że pojemność magazynu energii określona w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (do 5000 kWh) stanowi wartość maksymalną dopuszczalną, a nie wymaganą.

Po doborze konkretnego rozwiązania Wykonawca zobowiązany będzie do wystąpienia do PGE Energetyka Kolejowa Operator Sp. z o.o. o określenie warunków przyłączenia magazynu energii, jeżeli będzie to wymagane obowiązującymi przepisami, w szczególności zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

Pytanie 53

Prosimy o wyjaśnienie doboru magazynu energii rzędu 5000kWh do instalacji fotowoltaicznej o mocy do 50kWp - Czy jest prawidłowo dobrany magazyn (5000KWh) do mocy instalacji PV?



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 wyjaśnia, że wskazana w PFU wartość nie stanowi wartości wymaganej, lecz maksymalną dopuszczalną pojemność magazynu określoną w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Do realizacji zamówienia należy przyjąć magazyn energii o mocy od 130 kW do 170 kW oraz pojemności zapewniającej pracę z mocą nominalną przez minimum 4 godziny.

Pytanie 54

Prosimy o podanie oczekiwanej maksymalnej mocy magazynu energii ?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga zastosowania magazynu energii o mocy od 130 kW do 170 kW.

Pytanie 55

Prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób należy przyjąć podłączenia magazynu energii 5000kWh - po stronie SN czy po stronie NN, co jest związane z doborem stacji transformatorowej?

Odpowiedź:

Zamawiający preferuje przyłączenie magazynu energii po stronie niskiego napięcia (nN).

Dobór stacji transformatorowej oraz układu przyłączeniowego należy dostosować do przyjętego rozwiązania projektowego oraz parametrów magazynu energii określonych przez Zamawiającego, tj. mocy od 130 kW do 170 kW i pojemności zapewniającej pracę z mocą nominalną przez minimum 4 godziny

UWAGA dotycząca modyfikacji odpowiedzi na pytanie nr 11 z dnia 13.07.2026 r. o treści „Jakie magazyny energii będą zamontowane na lokalizacji” oraz pytanie nr 94 z dnia 14.07.2026 r. o treści: „Jakie minimalne i maksymalne parametry magazynu energii są wymagane przez zamawiającego?”

Zamawiający informuje, że zmienia treść odpowiedzi udzielonej na pytanie nr 11 opublikowanej w dniu 13.07.2026 r. oraz odpowiedzi udzielonej na pytanie nr 94 opublikowanej w dniu 14.07.2026 r.

Zmiana wynika z konieczności doprecyzowania wymagań dotyczących parametrów magazynu energii oraz zapewnienia spójności udzielonych wyjaśnień z odpowiedziami na pytania nr 52–55 powyżej.



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”

W związku z powyższym obowiązującą treść odpowiedzi stanowią wyjaśnienia udzielone w odpowiedziach na pytania nr 52–55 powyżej, które zastępują odpowiednio wcześniejsze odpowiedzi na pytanie nr 11 z dnia 13.07.2026 r. oraz pytanie nr 94 z dnia 14.07.2026 r.

Pytanie 56

Jaka ma być wysokość mycia: 3,60 m, 3,80 m czy może 4,30 m? (w ofercie przyjąłem 4,30m),

Odpowiedź:

Zajezdnia przeznaczona jest do obsługi autobusów miejskich, w tym autobusów przegubowych o długości 18 m. Myjnię należy zaprojektować dla obsługi standardowych autobusów miejskich, w tym pojazdów z urządzeniami dachowymi. Do celów projektowych należy przyjąć minimalną wysokość mycia 3,80 m.

Pytanie 57

Czy myjnia ma być wyposażona w 2 szczotki (2 pionowe) czy 3 szczotki myjące (2 szczotki pionowe i 1 pozioma)?

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga zastosowania układu dwuszczotkowego (2 szczotki pionowe).

Przyjęte rozwiązanie wynika ze specyfiki eksploatowanych autobusów elektrycznych wyposażonych w urządzenia zlokalizowane na dachu, w szczególności baterie trakcyjne, urządzenia energoelektroniczne, elementy systemów łączności oraz pozostałą infrastrukturę techniczną. Ograniczenie liczby szczotek do układu dwuszczotkowego ma na celu minimalizację ryzyka uszkodzenia lub przyspieszonego zużycia elementów dachowych pojazdów.

Jednocześnie myjnia powinna zapewniać skuteczne mycie powierzchni autobusów przy zachowaniu bezpieczeństwa eksploatacji pojazdów elektrycznych.

Pytanie 58

Czy myjnia ma być wyposażona w opcję / moduł wstępnego mycia chemicznego boków instalowany na myjni?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie modułu wstępnego mycia chemicznego boków, o ile stanowi on element technologii niezbędny do osiągnięcia wymaganej jakości mycia.



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 59

Czy myjnia ma być wyposażona w opcję / moduł woskowania? - bardzo często wybierany i używany przy myciu zwłaszcza autobusów,

Odpowiedź:

Zamawiający nie wymaga uwzględnienia modułu woskowania.

Pytanie 60

Czy myjnia ma być wyposażona w opcję / moduł ciśnieniowego mycia boków, np. 20 bar?
- można wykorzystać pompę do mycia podwozia 20 bar,

Odpowiedź:

Zamawiający wymaga jedynie modułu ciśnieniowego mycia podwozia (20 bar) oraz modułu ciśnieniowego mycia ręcznego nadwozia – domywanie 160 BAR / 16l/min. Zamawiający nie wymaga modułu ciśnieniowego mycia boków.

Pytanie 61

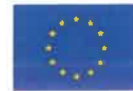
Czy technologia mycia ma zawierać instalację sprężonego powietrza i kompresor, znajdujący się w pomieszczeniu technicznym?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że PFU nie wskazuje wprost konieczności wyposażenia technologii myjni w instalację sprężonego powietrza i dedykowany kompresor. Jeżeli jednak zastosowana technologia myjni wymaga zasilania sprężonym powietrzem, należy przewidzieć wykorzystanie centralnej instalacji sprężonego powietrza obiektu lub rozwiązanie równoważne wynikające z wymagań producenta urządzeń.

Pytanie 62

Czy "moduł ciśnieniowego mycia ręcznego nadwozia – domywanie 160 BAR / 16l/min." o którym jest mowa w opisie technologii mycia ma być w postaci systemu mycia ręcznego z bębnem zwijającym 18 m węża? który jest pokazany na rzucie "A.3. MYJNIA, GARAŻ, MAGAZYN OPON" czy podwieszanego systemu prowadnic z dwustronnym wózkowym system prowadzenia węży z pistoletem wodnym i lancą do nanoszenia chemii zawieszoną na uchwycie jeżdżącym na wspomnianym systemie prowadzenia węży umieszczonego po obu stronach hali?



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 dopuszcza możliwość stosowania chemii myjącej zgodnie z wymaganiami przyjętej technologii oraz obowiązującymi przepisami ochrony środowiska.

Pytanie 63

Czy "moduł ciśnieniowego mycia ręcznego nadwozia – domywanie 160 BAR / 16l/min." o którym jest mowa w opisie technologii mycia ma być w postaci TYLKO JEDNEGO BĘBNA czyli systemu mycia ręcznego z bębniem zwijającym 18 m węża? który jest pokazany na rzucie "A.3. MYJNIA, GARAŻ, MAGAZYN OPON",

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość stosowania chemii myjącej zgodnie z wymaganiami przyjętej technologii oraz obowiązującymi przepisami ochrony środowiska.

Pytanie 64

Czy "moduł ciśnieniowego mycia ręcznego nadwozia – domywanie 160 BAR / 16l/min." o którym jest mowa w opisie technologii mycia ma być oparty TYLKO na wodzie bez możliwości użycia chemii?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość stosowania chemii myjącej zgodnie z wymaganiami przyjętej technologii oraz obowiązującymi przepisami ochrony środowiska.

Pytanie 65

Czy Zamawiający występował o warunki przyłączenia do PGE Energetyka Kolejowa? Jeżeli tak, to prosimy o udostępnienie.

Odpowiedź:

Zamawiający zmodyfikował SWZ w tym zakresie w dniu 13.07.2026r.

Pytanie 66

Proszę o potwierdzenie, że linia kablowa SN na terenie GPZ Karczówka - od miejsca przyłączenia, do złącza kablowego SN - w granicy ogrodzenia GPZ jest do wykonania w zakresie Wykonawcy. Z Warunków Przyłączeniowych wynika, że ten zakres prac powinniśmy ująć w Ofercie.



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 wyjaśnia, że w związku z modyfikacją SWZ z dnia 13.07.2026 r. przyłączenie realizowane będzie na podstawie warunków przyłączenia PGE Energetyka Kolejowa Operator sp. z o.o. nr ERD2mk-5716/W-55/2026 z dnia 16.04.2026 r., wobec czego zakres prac na terenie GPZ Karczówka, o którym mowa w pytaniu, nie ma zastosowania.

Pytanie 67

Prosimy o podanie mocy magazynu, z kolei podawanie górnej granicy pojemności magazynu do 5MWh jest bardzo nieprecyzyjne i rodzi obawy co do oszacowania kosztów takiego urządzenia, współpraca magazynu energii elektrycznej ma odbywać się z instalacją PV która zakładana jest o mocy 50kWp. Podanie przybliżonych parametrów magazynu dotyczących mocy oraz jego pojemności umożliwi oszacowanie kosztów urządzenia, wraz z przewidzeniem jego wpięcia do sieci inwestora oraz oszacowaniem dodatkowych prac związanych z przyłączeniem do OSD.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wyjaśnienia udzielone w odpowiedzi na pytanie 52. Zamawiający wyjaśnia, że do celów opracowania dokumentacji projektowej oraz wyceny należy przyjąć magazyn energii o mocy **od 130 kW do 170 kW** oraz pojemności umożliwiającej pracę z mocą nominalną przez minimum 4 godziny.

Pytanie 68

Wnosimy o określenie projektowanej rzędnej drogi, która będzie stanowić zjazd do obsługi zajezdni w ramach przebudowy układu komunikacyjnego skrzyżowania ul. Oskara Kolberga i ul. Hyżej

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że docelowa rzędna drogi stanowiącej zjazd do obsługi zajezdni zostanie określona w ramach opracowania dokumentacji projektowej przebudowy układu komunikacyjnego skrzyżowania ul. Oskara Kolberga i ul. Hożej oraz uzgodniona z właściwym zarządcą drogi. Wykonawca zobowiązany jest przyjąć rozwiązania projektowe zapewniające prawidłowe powiązanie wysokościowe z projektowanym układem drogowym oraz obsługę komunikacyjną zajezdni zgodnie z obowiązującymi przepisami i warunkami technicznymi.



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 69

Prosimy o podanie mocy dla magazynu energii. Nadmieniam również, że podawanie górnej granicy pojemności magazynu do 5MWh jest bardzo nieprecyzyjne i rodzi obawy co do oszacowania kosztów takiego urządzenia, współpraca magazynu energii elektrycznej ma odbywać się z instalacją PV która zakładana jest o mocy 50kWp. Proszę zatem o podanie parametrów magazynu dotyczących mocy, a także jego pojemności. Umożliwi oszacowanie kosztów urządzenia, wraz z przewidzeniem jego wpięcia do sieci inwestora oraz oszacowaniem dodatkowych prac związanych z przyłączeniem do OSD.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że do celów opracowania dokumentacji projektowej oraz wyceny należy przyjąć magazyn energii o mocy **od 130 kW do 170 kW** oraz pojemności umożliwiającej pracę z mocą nominalną przez minimum 4 godziny.

Pytanie 70

Pytania ogólne dotyczące systemu do zarządzania stacjami ładowania

"Na rysunkach przewidziano 4 pola pracy przy dwóch kanałach, co oznacza konieczność dostawy 8 podestów. Prosimy o potwierdzenie, czy wymagane jest pełne wyposażenie wszystkich stanowisk. Zwracamy uwagę, że dla obsługi autobusów podest jest zwykle potrzebny tylko po jednej stronie pojazdu i jedynie na odcinku baterii. Ponadto w hali przewidziano również podnośniki kolumnowe, których użytkowanie może kolidować z ustawieniem podestów. "

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że oczekuje dostawy takiej liczby pomostów ruchomych, która zapewni możliwość jednoczesnej obsługi autobusów na wszystkich kanałach naprawczych, zgodnie z przyjętą praktyką stosowaną w zajezdniach autobusowych. Zamawiający nie wymaga zapewnienia odrębnego pomostu dla każdego pola pracy. Dobór liczby, konfiguracji oraz sposobu przemieszczania pomostów należy do Wykonawcy, z zastrzeżeniem zapewnienia pełnej funkcjonalności, bezpieczeństwa pracy oraz możliwości jednoczesnej obsługi autobusów na wszystkich kanałach naprawczych zgodnie z wymaganiami PFU.

Pytanie 71

Prosimy o wskazanie, jaki rodzaj materiału, kod odpadu oraz sposób zagospodarowania materiału z nasypów niekontrolowanych Zamawiający przyjął do kalkulacji wartości



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”

zamówienia. Jednocześnie prosimy o potwierdzenie, że wszelkie koszty wynikające z ujawnienia rzeczywistego składu gruntu odbiegającego od dokumentacji przetargowej, w tym koszty badań, transportu, zagospodarowania odpadów i robót dodatkowych, będą stanowiły ryzyko Zamawiającego i zostaną rozliczone odrębnie od ceny ofertowej.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że dokumentacja postępowania, w tym Program Funkcjonalno-Użytkowy wraz z dokumentacją geotechniczną, zawiera informacje niezbędne do przygotowania oferty. Określenie rodzaju materiału, przypisanie właściwego kodu odpadu oraz sposobu zagospodarowania materiałów pochodzących z robót ziemnych należy do obowiązków Wykonawcy i projektanta, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz rzeczywistymi właściwościami materiału stwierdzonymi na etapie realizacji robót.

Zamawiający nie wskazuje konkretnego kodu odpadu ani sposobu zagospodarowania materiału z nasypów niekontrolowanych. Wykonawca zobowiązany jest przyjąć rozwiązania zgodne z obowiązującymi przepisami, uwzględniając wyniki własnych analiz oraz badań wymaganych na etapie realizacji inwestycji.

Jednocześnie Zamawiający nie potwierdza, że wszelkie koszty wynikające z ujawnienia rzeczywistego składu gruntu odbiegającego od dokumentacji przetargowej będą stanowiły ryzyko Zamawiającego i będą rozliczane odrębnie od ceny ofertowej. Zasady realizacji i rozliczania zamówienia określają postanowienia SWZ, PFU oraz projektowanych postanowień umowy.

Pytanie 72

W związku z brakiem wskazania przez Zamawiającego kodu odpadu dla nasypów niekontrolowanych opisanych w opinii geotechnicznej oraz pozostawieniem określenia właściwej klasyfikacji materiału Wykonawcy, prosimy o jednoznaczne potwierdzenie, że w przypadku stwierdzenia w trakcie realizacji robót występowania materiałów o właściwościach, składzie lub kodach odpadów skutkujących koniecznością poniesienia wyższych kosztów zagospodarowania, transportu, unieszkodliwiania lub wykonania dodatkowych robót niż możliwe do przewidzenia na podstawie udostępnionej dokumentacji, koszty te zostaną uznane za roboty dodatkowe / zamiennie i zostaną rozliczone przez Zamawiającego ponad wynagrodzenie podstawowe Wykonawcy. W przypadku braku takiego potwierdzenia prosimy o wskazanie, jakie założenia dotyczące klasyfikacji, kodu odpadu oraz sposobu zagospodarowania materiału Zamawiający przyjął do określenia wartości zamówienia.



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:

Zgodnie z odpowiedzią na pytanie nr 70 powyżej.

Pytanie 73

Proszę o jednoznaczne określenie mocy oraz pojemności magazynu energii

PFU mówi nam o mocy magazynu a zastosowano jednostkę pojemności

Pytania odpowiedzi:

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 kWh.

Instalacja fotowoltaiczna i magazyn energii

Założenia

Zgodnie z kartą informacyjną przedsięwzięcia należy zaprojektować i wykonać instalację fotowoltaiczną o mocy szczytowej 50 kWp, zainstalowaną na dachu wiaty 48-stanowiskowej i wyposażoną w magazyn energii o maksymalnej mocy do 5000kWh.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że do celów opracowania dokumentacji projektowej oraz wyceny należy przyjąć magazyn energii o mocy **od 130 kW do 170 kW** oraz pojemności umożliwiającej pracę z mocą nominalną przez minimum 4 godziny.

Pytanie 74

Proszę o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania:

W przekazanych Warunkach Przyłączenia nie znajdują się dane dotyczące magazynu energii.

Czy planują Państwo aktualizację Warunków, czy zakres ten pozostaje po stronie Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że po doborze konkretnego rozwiązania Wykonawca zobowiązany będzie do wystąpienia do PGE Energetyka Kolejowa Operator Sp. z o.o. o określenie warunków



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”

przyłączenia magazynu energii, jeżeli będzie to wymagane obowiązującymi przepisami, w szczególności zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne.

Pytanie 75

W odpowiedzi na pytanie 94 z dnia 14.07 pojawiła się nieprecyzyjna informacja o parametrach magazynu energii, w którym jednocześnie jest mowa o mocy, ale jako jednostka podane są kWh. Proszę o doprecyzowanie jakiej mocy (kW) i jakiej pojemności (kWh) magazyn ma zostać wyceniony w ramach przetargu.

Odpowiedź:

Zgodnie z odpowiedzią na pytania od nr 52 do 55 oraz 72 powyżej.

Pytanie 76

Czy magazyn energii ma być podłączony po stronie niskiego napięcia czy średniego napięcia. Jeżeli podłączamy się po stronie niskiego napięcia to czy magazyn energii ma zostać podłączony do jednego z dwóch transformatorów 2MVA, czy należy przewidzieć zabudowę dwóch osobnych magazynów dla każdego z nich.

Odpowiedź:

Zamawiający preferuje przyłączenie magazynu energii po stronie niskiego napięcia (nN). Przy projektowaniu należy przewidzieć możliwość współpracy magazynu energii z układem zasilania zajezdni, uwzględniając możliwość równoległej pracy obu transformatorów.

Dobór szczegółowego sposobu włączenia magazynu energii do instalacji elektroenergetycznej, w tym określenie, czy będzie on współpracował z jednym transformatorem, czy z układem obejmującym oba transformatory, należy do Wykonawcy i powinien zostać wykonany na etapie projektowania w oparciu o przyjęte rozwiązania techniczne, wymagania eksploatacyjne oraz obowiązujące przepisy i warunki przyłączenia. Zaproponowane rozwiązanie wymaga uzgodnienia z Zamawiającym.

ZASTĘPCA DYREKTORA

mgr Dariusz Salwo