

Kielce, 17.09.2025r.

Pytania i odpowiedzi na pytania

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego nr: **5/2025** na **„Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego”**.

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: **„Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego”** do Zamawiającego wpłynęły następujące pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia:

Pytanie 1

Zamawiający jest Zobowiązany do ponoszenia kosztów energii elektrycznej związanych z ładowaniem autobusów. Kto jest odpowiedzialny za zapewnienie dostaw tej energii elektrycznej do ładowarek służących do ładowania energii elektrycznej?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że za zapewnienie dostaw energii elektrycznej do ładowarek, czyli jej dystrybucji do punktów przyłączenia energii odpowiada spółka PGE Dystrybucja Spółka Akcyjna z siedzibą przy ul. Garbarskiej 21 A, 20-340 Lublin (KRS: 0000343124).

Pytanie 2

Załącznik nr 5 do Umowy, punkty 24 i 25

Skoro autobusy elektryczne będą posiadały jedynie przycisk do włączania klimatyzacji oraz ogrzewania, bez możliwości regulowania temperatury wewnątrz, to w jaki sposób kierowca wykonawcy ma schłodzić lub dogrzać wnętrze autobusu, tak aby były „zgodne z wymaganymi temperaturami”?

Zakładając sprawność urządzeń chłodzących i grzewczych (pomp ciepła) w autobusie i fakt załączenia tych urządzeń przez kierowcę autobusu, to czy brak osiągnięcia wewnątrz

autobusu wymaganej temperatury będzie uzasadniał naliczenie kary przewidzianej w punkcie 24 lub 25 załącznika nr 5 do Umowy?

Czy autobusy elektryczne marki Solaris, którymi wykonawca będzie świadczył usługi przewozowe, były już sprawdzone w praktyce świadczenia usług w komunikacji miejskiej pod kątem wydajności zastosowanych w nich urządzeń chłodzących i grzewczych?

Odpowiedź:

W zakresie pytania o możliwość regulacji temperatury przez kierowcę Zamawiający informuje że:

Autobusy elektryczne będą wyposażone w system ogrzewania oraz klimatyzacji, które działają **w trybie automatycznym**, bez ingerencji kierowcy, z utrzymaniem zaprogramowanej temperatury w przedziale pasażerskim.

- System ogrzewania uruchamia się automatycznie przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 12°C i wyłącza się po osiągnięciu wartości zaprogramowanej. Zamawiający posiada możliwość programowej zmiany progu temperatur w zakresie 8–22°C.
- System klimatyzacji uruchamia się automatycznie przy wzroście temperatury w przedziale pasażerskim powyżej wartości zaprogramowanej w zakresie 18–25°C, z możliwością manualnego włączenia przez kierowcę.

Zatem utrzymanie wymaganej temperatury wewnątrz pojazdu zapewnia układ automatycznej regulacji.

W zakresie ewentualnych kar umownych (pkt 24 i 25 załącznika nr 5 do Umowy) Zamawiający wyjaśnia, że kary mogą być naliczane jedynie w przypadku, gdy niewłaściwa temperatura wewnątrz pojazdu wynika z nienależytego wykonania usługi przez Wykonawcę, np. w sytuacji braku sprawności systemów ogrzewania lub klimatyzacji w autobusie. W przypadku sprawnych urządzeń grzewczo-chłodniczych, które pracują w trybie automatycznym i zostały załączone zgodnie z ich przeznaczeniem, **brak osiągnięcia wymaganej temperatury spowodowany warunkami zewnętrznymi (np. bardzo wysoką lub bardzo niską temperaturą otoczenia) nie będzie podstawą do naliczenia kary.**

W zakresie pytania o sprawdzenie autobusów Solaris w praktyce Autobusy elektryczne marki Solaris są eksploatowane w wielu miastach w Polsce i za granicą, w ramach regularnych usług komunikacji miejskiej. Pojazdy te zostały sprawdzone w praktyce pod kątem efektywności systemów ogrzewania i klimatyzacji i są powszechnie stosowane w transporcie publicznym.

Pytanie 3

Załącznik nr 1 do SWZ- OPZ pkt. 6.5 oraz 8.17

Czy w związku z koniecznością ładowania autobusów na Dworcu Autobusowym Zamawiający dopuszcza możliwość serwisowania i/lub mycia oraz sprzątania autobusów przez wykonawcę na Dworcu Autobusowym Zamawiającego?

Odpowiedź:

Zgodnie z Załącznikiem NR 1 do SWZ punkt 8 podpunkt 17 „Zabronione jest sprzątanie/mycie pojazdów na terenie Dworca Autobusowego w sposób powodujący zanieczyszczenie terenu dworca”. Powyżej przywołany zapis oznacza, że kategorycznie zabronione jest mycie karoserii powodujące odprowadzenie zanieczyszczeń do systemu kanalizacji deszczowej, czy też wymiatanie zanieczyszczeń z przestrzeni pasażerskiej autobusu na teren parkingu. Czynności serwisowe natomiast z założenia powinny odbywać się w przeznaczonych do tego celu bazie eksploatacyjne, wymaganej w prowadzonym postępowaniu.

Pytanie 4

Załącznik nr 1 do SWZ - OPZ pkt 9.2

Czy Zamawiający dopuszcza aby niezbędna dokumentacja (dowód rejestracyjny, rozkłady jazdy, zezwolenie) były przechowywane na Dworcu Autobusowym? Czy Zamawiający udostępni parking dla prywatnych samochodów kierowców wykonawcy (szczególnie dla kończących bardzo późno lub rozpoczynających bardzo wcześnie pracę)?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość udostępnienia miejsca na terenie budynku dworca autobusowego w np. w pomieszczeniu ochrony , w którym wykonawca będzie mógł zainstalować np. sejf lub urządzenie depozytowe z dostępem tylko dla upoważnionych osób w celu przechowywania takich dokumentów jak dowody rejestracyjne, rozkłady jazdy itp.

Zamawiający nie przewiduje udostępnienia parkingu dla prywatnych samochodów kierowców Wykonawcy.

Pytanie 5

Załącznik nr 1 do SWZ- OPZ pkt 7.6 i § 7 ust. 5 Umowy

Czy obecna prędkość komunikacyjna będzie przez Zamawiającego zachowana przy ewentualnych zmianach rozkładów jazdy? Czy Zamawiający przy zmianach rozkładów jazdy będzie utrzymywał obecną ilość kilometrów dojazdowych (co ma wpływ na czas pracy kierowców)?

Odpowiedź:

Zamawiający nie może zagwarantować utrzymania stałej prędkości komunikacyjnej na wszystkich liniach, których dotyczy postępowanie z uwagi na niezależne czynniki mające wpływ na ten wskaźnik takie jak:

- czas postojów na czas wymiany podróżnych - nie można zagwarantować stałego obciążenia linii przez pasażerów w ciągu kilku lat
- czas przejazdu na poszczególnych odcinkach trasy może ulec zmianie w związku z prowadzonymi pracami drogowymi (np. planowaną budową drogi S74 w ciągu obecnej ul. Świętokrzyskiej, Jesionowej oraz Łódzkiej)
- zamawiający planuje utrzymanie kilometrów dojazdowych na stałym poziomie. Zastrzega jednak, że ich ewentualna zmiana może wynikać np. z aktualnej organizacji ruchu, utrudnień drogowych czy wniosków pasażerów.

DYREKTOR
mgr Barbara Damian