

**ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO**  
plac Niepodległości 1  
25-001 KIELCE  
tel. 41 342-15-93  
(2)

Kielce, dnia 22.07.2026r.

NO.26.3.2026.1

### **Pytania i odpowiedzi na pytania**

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na: *10/2026 „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi”.*

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: *10/2026 „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi”* do Zamawiającego wpłynęły następujące pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia:

#### **Pytanie 1**

Proszę o wyjaśnienie, dlaczego Zamawiający uznał, że cele organizacyjne postępowania nie mogłyby zostać osiągnięte poprzez podział zamówienia na dwa lub więcej pakietów, skoro większość dużych organizatorów komunikacji miejskiej w Polsce stosuje taki model, w tym sam Zamawiający w przypadku pakietu linii obsługiwanych obecnie i poprzednio przez operatora BP Tour z wykorzystaniem autobusów przekazanych przez miasto (nie przeszkadzało to we wprowadzaniu zmian organizacyjnych polegających na zmianie przebiegu obsługiwanych linii i czy też zmianie samych linii ujętych w pakiecie). Sam Zamawiający wskazał również, że przygotowuje obecnie postępowanie na zakup 20 autobusów elektrycznych które będą obsługiwały 3 linie autobusowe co jasno wskazuje, że potrafi organizować zadania przewozowe przy mniejszej liczbie autobusów.

Dodać należy również, że pobieżna analiza wymagań w zakresie dostępności terenów przemysłowych na terenie miasta Kielce we wskazanym przez Zamawiającego obszarze jasno wskazuje na brak działek czy terenów spełniających opisane wymagania poza terenem zajmowanym przez obecnego operatora. Podobnie ma to miejsce w zakresie wymogów dotyczących liczby kierowców, którzy w wymaganej liczbie są obecnie zatrudnieni u przewoźnika, który w chwili obecnej obsługuje linie objęte przedmiotowym postępowaniem

co znacząco utrudni proces ich wdrażania do obsługi linii u nowego operatora przed rozpoczęciem świadczenia przez niego usług.

**Odpowiedź:**

*Zamawiający wyjaśnia, że uzasadnienie braku możliwości podziału zamówienia na części zawarte jest w pkt 22.1 SWZ. Zamawiający podtrzymuje zasadność braku możliwości podziału zamówienia. Zamawiający informuje, że przedmiot zamówienia obejmuje część zakresu komunikacji miejskiej w Kielcach, a kolejne postępowanie dotyczyć będzie również części komunikacji.*

**Pytanie 2**

W odniesieniu do pytanie nr 1 zwracam się z pytaniem Czy Zamawiający rozważy zmianę SWZ poprzez podział zamówienia na części, co umożliwiłoby udział większej liczby wykonawców i realizację zasady zachowania uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności określonych w art. 16 Pzp.

Wnoszę o podział zadania na 3 pakiety (liczba autobusów w pakiecie nie musi być równa, Zamawiający może uwzględnić pełne linie bez mieszania pakietów na tych samych liniach) z zachowaniem spełnienia na każdym z pakietów proporcjonalnych wymogów w zakresie wymaganej bazy transportowej i 52% wymaganych w danym pakiecie autobusów fabrycznie nowych w tym jednego elektrycznego typu MAXI.

**Odpowiedź:**

*Zamawiający nie zamierza wprowadzać zmian SWZ we wnioskowanym zakresie.*

**Pytanie 3**

Zgodnie z pkt 1.7 OPZ Zamawiający wymaga dysponowania 115 autobusami (75 autobusów klasy MAXI oraz 40 autobusów klasy MEGA), natomiast zgodnie z pkt 1.14 OPZ orientacyjna liczba brygad w dni robocze wynosi 100, w soboty 47, w niedziele i święta 41 oraz 2 brygady nocne.

Prosimy o wyjaśnienie:

- a. Czy wymagana liczba autobusów obejmuje również pojazdy stanowiące rezerwę techniczną, a jeżeli tak – o wskazanie, jakie przesłanki techniczne uzasadniają jej poziom.
- b. Czy wymagana liczba autobusów obejmuje również pojazdy są maksymalną liczbą pojazdów jaką powinien dysponować Wykonawca w przypadku gdy Zamawiający zwiększyłby pracę przewozową o dopuszczone w SWZ 20% rocznej pracy przewozowej?
- c. Czy wymagana liczba autobusów obejmuje pojazdy wymienione w podpunkcie a i b łącznie czy jedno wyklucza drugie i Wykonawca musi być przygotowany na zwiększenie liczby wymaganych autobusów?
- d. Czy Zamawiający rozważa zmianę OPZ poprzez określenie wymaganej liczby autobusów jako liczby wynikającej z maksymalnej liczby jednocześnie realizowanych brygad

powiększonej o racjonalnie uzasadnioną rezerwę techniczną na poziomie 8-10% ale bez podziału na wielkość taboru, zamiast wskazywania sztywnej liczby 115 pojazdów?

**Odpowiedź:**

**Ad a.**

Wymagana liczba 115 autobusów (75 klasy MAXI oraz 40 klasy MEGA) obejmuje pojazdy stanowiące rezerwę techniczną Wykonawcy.

Zgodnie z pkt 1.14 OPZ, maksymalne zapotrzebowanie na brygady wynosi 100 pojazdów w dni robocze. Różnica pomiędzy liczbą wymaganych pojazdów (115 szt.) a maksymalnym planowanym natężeniem przewozów (100 szt.) stanowi rezerwę techniczną na poziomie ok. 15%.

Przesłanki techniczne i organizacyjne uzasadniające taki poziom rezerwy to w szczególności:

- konieczność zapewnienia 100% niezawodności i ciągłości świadczenia usług przewozowych,
- zapewnienie ciągłości przewozów w przypadku zdarzeń losowych (kolizje, awarie drogowe, uszkodzenia szyb, akty wandalizmu),
- konieczność realizowania zaplanowanych przeglądów gwarancyjnych, czynności obsługowych, napraw bieżących oraz badań technicznych bez uszczerbku dla realizowanego rozkładu jazdy.

**Ad b.**

Liczba 115 autobusów jest podstawową flotą, do której zapewnienia zobowiązany jest Wykonawca.

Dodatkowo Zamawiający wskazuje, że zgodnie z pkt 1.10 OPZ w pierwszym okresie realizacji umowy Wykonawca będzie świadczył obsługę linii nr 8, 26 i 34, dla których szacunkowa roczna liczba wozokilometrów wynosi 1,2 mln. Liczba ta stanowi prawo Zamawiającego do zwiększenia wielkości pracy przewozowej, o której mowa w punkcie 1.5 Opisu Przedmiotu Zamówienia, czyli do zwiększenia o +20% (patrz pkt 1.10.3 OPZ). Do realizacji tego zakresu Wykonawca będzie wykorzystywał autobusy wymagane w punkcie 1.7. OPZ oraz zapewni dodatkowe 8 autobusów klasy MAXI, których wykaz stanowił będzie Załącznik nr 2c o umowy. Zgodnie z zapisami pkt. 1.10.7 po zakończeniu obsługi ww. linii Wykonawca będzie mógł wycofać autobusy uwzględnione w wykazie stanowiącym Załącznik nr 2c do umowy albo uwzględnić je w Załączniku nr 2b do umowy poprzez dodanie ich do wykazu lub zastąpienie autobusów znajdujących się w tym wykazie na zasadach określonych w OPZ. W przypadku dopisania tych autobusów do wykazu stanowiącego Załącznik nr 2b do umowy Zamawiający dopuszcza możliwość zwiększenia liczby autobusów, o której mowa w pkt. 1.9.2. W takiej sytuacji łączna liczba autobusów wynosiłaby 123 sztuki.

**Ad c.**

Liczba 115 autobusów obejmuje łącznie brygady przeznaczone do codziennej obsługi linii oraz rezerwę techniczną (o której mowa w pkt a) dla zamówienia podstawowego.

Dodatkowo Zamawiający wskazuje, że zgodnie z pkt 1.10 OPZ w pierwszym okresie realizacji umowy Wykonawca będzie świadczył obsługę linii nr 8, 26 i 34, dla których szacunkowa roczna liczba wozokilometrów wynosi 1,2 mln. Liczba ta stanowi prawo Zamawiającego do zwiększenia wielkości pracy przewozowej, o której mowa w punkcie 1.5 Opisu Przedmiotu Zamówienia, czyli do zwiększenia o +20% (patrz pkt 1.10.3 OPZ). Do realizacji tego zakresu Wykonawca będzie wykorzystywał autobusy wymagane w punkcie 1.7. OPZ oraz zapewni dodatkowe 8 autobusów klasy MAXI, których wykaz stanowił będzie Załącznik nr 2c o umowy. Zgodnie z zapisami pkt. 1.10.7 po zakończeniu obsługi ww. linii Wykonawca będzie mógł wycofać autobusy uwzględnione w wykazie stanowiącym Załącznik nr 2c do umowy albo uwzględnić je w Załączniku nr 2b do umowy poprzez dodanie ich do wykazu lub zastąpienie autobusów znajdujących się w tym wykazie na zasadach określonych w OPZ. W przypadku dopisania tych autobusów do wykazu stanowiącego Załącznik nr 2b do umowy Zamawiający dopuszcza możliwość zwiększenia liczby autobusów, o której mowa w pkt. 1.9.2. W takiej sytuacji łączna liczba autobusów wynosiłaby 123 sztuki.

**Ad d.**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę treści OPZ we wskazanym zakresie.

Podział taboru na klasy (MAXI i MEGA) oraz określenie ich sztywnej liczby wynikają z dokładnych analiz potoków pasażerskich, napełnień linii na terenie Kielc oraz gmin ościennych, jak również parametrów techniczno-drogowych infrastruktury przystankowej i pętli autobusowych. Zapewnienie odpowiedniej struktury pojemnościowej floty jest kluczowe dla zachowania standardów jakościowych i optymalnej obsługi pasażerów w ramach siatki połączeń ZTM Kielce.

**Pytanie 4**

Zgodnie z pkt 1.9.1 OPZ średni wiek autobusów wykorzystywanych do realizacji zamówienia, które z chwilą rozpoczęcia świadczenia usług nie były fabrycznie nowe, nie może przekroczyć 8 lat przez cały okres obowiązywania umowy. Jednocześnie zgodnie z pkt 1.9.6 OPZ świadczenie usług nie może odbywać się autobusem starszym niż 15 lat, natomiast zgodnie z pkt 1.9.4 OPZ autobus używany wprowadzany w miejsce pojazdu wycofywanego nie może być starszy niż 5 lat. Ponadto zgodnie z pkt 1.8.9–1.8.10 OPZ autobusy fabrycznie nowe wprowadzone od pierwszego dnia realizacji umowy nie są uwzględniane przy obliczaniu średniego wieku taboru.

W związku z powyższym prosimy o wyjaśnienie:

- a. Czy Zamawiający potwierdza, że wymogiem średniej wieku objęte są tylko autobusy, które nie będą autobusami fabrycznie nowymi w dniu rozpoczęcia świadczenia usług?
- b. Czy Zamawiający potwierdza, że fabrycznie nowe autobusy wprowadzone do ruchu po terminie ujętym w podpunkcie a będą dalej wliczane do średniej wieku dla autobusów

- używanych czy też zostaną one z niej wyłączone i średnia wieku będzie liczona tylko dla pozostałych autobusów używanych?
- c. Czy Zamawiający potwierdza, że w przypadku wprowadzenia do ruchu wyłącznie fabrycznie nowych autobusów nie będą ich obejmowały w trakcie realizacji umowy wymogi w zakresie średniej wieku?
  - d. Czy Zamawiający rozważy zmianę OPZ poprzez rezygnację z wymogu utrzymywania średniego wieku autobusów, pozostawiając jedynie wymagania dotyczące maksymalnego roku produkcji pojedynczego pojazdu na poziomie 2020 roku?
  - e. Czy Zamawiający rozważy zmianę OPZ, w nawiązaniu do pytania nr 3, poprzez niewliczanie do średniej wieku autobusów rezerwowych?
  - f. Czy Zamawiający rozważy zmianę OPZ poprzez obniżenie wymagań technicznych i wiekowych dotyczących autobusów wykorzystywanych wyłącznie do okresowej obsługi linii 8, 26 i 34, w szczególności poprzez dopuszczenie autobusów starszych niż 15 lat czyli wyprodukowanych w 2010 roku z rezygnacją z wymogów w zakresie „ciepłego guzika”, automatycznego zamykania się drzwi z jednoczesnym zakazem ich wykorzystywania na innych liniach niż wskazane.

**Odpowiedź:**

**Ad a.**

*Zamawiający potwierdza. Wymóg utrzymania średniego wieku taboru na poziomie maksymalnie 8 lat dotyczy wyłącznie autobusów, które w dniu rozpoczęcia świadczenia usług nie były pojazdami fabrycznie nowymi (tj. taboru używanego). Autobusy fabrycznie nowe wprowadzone do ruchu pierwszego dnia realizacji umowy są wyłączone z tego wyliczenia na podstawie pkt 1.8.9–1.8.10 OPZ.*

**Ad b.**

*Zamawiający wyjaśnia, że autobusy fabrycznie nowe wprowadzone od pierwszego dnia świadczenia usług pozostają trwale wyłączone z kalkulacji średniego wieku taboru używanego. Jeżeli jednak w trakcie trwania umowy Wykonawca wprowadzi fabrycznie nowy autobus w miejsce wycofywanego pojazdu używanego, pojazd ten zostanie uwzględniony w kalkulacji średniego wieku floty używanej (co korzystnie obniży jej średni wiek).*

**Ad c.**

*Zamawiający potwierdza. W przypadku skierowania do realizacji całości zamówienia od pierwszego dnia wyłącznie autobusów fabrycznie nowych, Wykonawcy nie dotyczy wymóg utrzymywania średniego wieku taboru (wynikający z pkt 1.9.1 OPZ).*

**Ad d.**

*Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę treści OPZ. Utrzymanie warunku średniego wieku taboru używanego na poziomie do 8 lat gwarantuje odpowiedni poziom niezawodności, niską awaryjność oraz wysoki komfort podróżowania pasażerów przez cały okres trwania umowy.*

**Ad e.**

*Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę treści OPZ. Pojazdy stanowiące rezerwę techniczną zastępują pojazdy z ruchu podstawowego, w związku z czym muszą spełniać te same parametry jakościowe i wiekowe. Pasażer nie powinien odczuwać obniżenia standardu podróży w przypadku wystąpienia awarii pojazdu podstawowego.*

**Ad f.**

*Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę wymagań technicznych i wiekowych dla pojazdów obsługujących linie nr 8, 26 i 34, jak również na rezygnację z systemów takich jak „ciepły guzik” czy automatyczne zamykanie drzwi.*

*Wszystkie linie organizowane przez ZTM Kielce obowiązuje jednolity, wysoki standard obsługi. Elementy takie jak „ciepły guzik” oraz automatyka drzwi bezpośrednio wpływają na efektywność pracy klimatyzacji/ogrzewania oraz bezpieczeństwo pasażerów, dlatego Zamawiający nie przewiduje odstępstw od tych wymagań dla wybranych linii.*

**Pytanie 5**

Z uwagi na zbliżający się termin wniesienia odwołania do Krajowej Izby Odwoławczej zwracamy się z prośbą o odpowiedź na poniższe pytania w terminie do 24.07.2026. Pkt 25.4.4 SWZ Prosimy o wyjaśnienie, czy zapis: „wykonali co najmniej jedną usługę przewozową w komunikacji miejskiej o wartości nie mniejszej niż 60 000 000,00 zł brutto” należy interpretować w ten sposób, że warunek ten spełni również wykonawca, który zrealizował dwie lub więcej usług przewozowych w komunikacji miejskiej o łącznej wartości co najmniej 60 000 000,00 zł brutto, wykonanych w okresie kolejnych 12 miesięcy. W przypadku odpowiedzi negatywnej oraz przyjęcia, że wymagana wartość 60 000 000,00 zł brutto musi dotyczyć każdej pojedynczej usługi, wnosimy o zmianę treści warunku poprzez dopuszczenie możliwości wykazania wymaganej wartości łącznie w ramach więcej niż jednej usługi. Obecny warunek, wymagający wykonania jednej usługi przewozowej w komunikacji miejskiej o wartości co najmniej 60 000 000,00 zł brutto w okresie kolejnych 12 miesięcy, należy uznać za nadmiernie restrykcyjny. Łączy on bowiem kumulatywnie trzy wymagania: realizację jednej umowy, osiągnięcie wysokiej wartości oraz wykonanie jej w stosunkowo krótkim okresie. Tak sformułowany warunek może prowadzić do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji poprzez wyeliminowanie wykonawców posiadających znaczące doświadczenie w realizacji przewozów autobusowych na dużą skalę, zdobyte w ramach kilku kontraktów lub w dłuższym okresie. Doświadczenie takie w równym stopniu potwierdza zdolność wykonawcy do skutecznego zarządzania taborem, personelem oraz organizacją przewozów. Z punktu widzenia oceny zdolności wykonawcy istotne jest wykazanie doświadczenia w realizacji usług przewozowych o odpowiedniej skali, obejmującego zarządzanie taborem, zapleczem technicznym, personelem oraz zapewnienie ciągłości świadczenia usług, a nie wyłącznie wartość pojedynczej umowy realizowanej w okresie 12 miesięcy. W związku z powyższym wnosimy o odpowiednią modyfikację przedmiotowego warunku.

**Odpowiedź:**

*Zamawiający wyjaśnia, że warunek określony w pkt 25.4.4 SWZ należy interpretować zgodnie z jego literalnym brzmieniem. Oznacza to, że Wykonawca zobowiązany jest wykazać wykonanie co najmniej jednej usługi przewozowej w komunikacji miejskiej o wartości nie mniejszej niż 60 000 000,00 zł brutto, wykonanej w ciągu kolejnych 12 miesięcy.*

*Zamawiający nie dopuszcza możliwości wykazania spełnienia tego warunku poprzez sumowanie wartości dwóch lub większej liczby odrębnych usług, niezależnie od okresu ich realizacji.*

*Zamawiający podtrzymuje treść warunku udziału w postępowaniu. W ocenie Zamawiającego warunek został określony w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia, służy weryfikacji doświadczenia Wykonawcy w realizacji usługi przewozowej o skali adekwatnej do przedmiotu zamówienia, jego potencjału zarządczego i organizacyjnego. Jest też zgodny z zasadami uczciwej konkurencji, bowiem analiza rynku przewozów w komunikacji miejskiej wskazuje, że na rynku funkcjonuje szereg wykonawców legitymujących się doświadczeniem w realizacji pojedynczych kontraktów o oczekiwanej wartości. Postawiony wymóg jest bezpośrednio powiązany z wartością i wielkością szacowanego zamówienia..*

*W związku z powyższym postanowienia pkt 25.4.4 SWZ pozostają bez zmian.*

**Pytanie 6**

Pkt 2.4.8 i 2.4.9 Załącznika nr 1 do SWZ Wnosimy o wprowadzenie okresu przejściowego na dostosowanie zaplecza technicznego do wymagań określonych w pkt 2.4.8 oraz 2.4.9 Załącznika nr 1 do SWZ. Uwzględniając termin rozpoczęcia świadczenia usług oraz czas niezbędny do realizacji inwestycji polegających na budowie automatycznej myjni autobusów i infrastruktury ładowania, obejmujący m.in. uzyskanie decyzji środowiskowych, pozwoleń na budowę, warunków przyłączenia oraz wykonanie robót budowlanych, spełnienie wskazanych wymagań w terminie około 12 miesięcy może okazać się niemożliwe lub znacząco utrudnione. Należy przy tym uwzględnić, że sama procedura udzielenia zamówienia, z uwagi na jego wartość i zakres, może potrwać około 6 miesięcy. W związku z powyższym wnosimy o określenie terminu na spełnienie ww. wymagań na 18 miesięcy od dnia zawarcia umowy. Jednocześnie wnosimy o dopuszczenie, aby w okresie przejściowym – do czasu pełnego uruchomienia docelowej infrastruktury na terenie bazy eksploatacyjnej – Wykonawca mógł korzystać z infrastruktury zlokalizowanej poza bazą eksploatacyjną, pod warunkiem zapewnienia ciągłości, terminowości oraz należytej jakości świadczenia usług przewozowych, a także spełnienia wszystkich wymogów wynikających z obowiązujących przepisów prawa dotyczących eksploatacji autobusów, ochrony środowiska, gospodarki wodno-ściekowej oraz bezpieczeństwa technicznego i przeciwpożarowego.

**Odpowiedź:**

*Zamawiający nie zamierza zmieniać SWZ we wnioskowanym zakresie. W ocenie Zamawiającego przewidziany okres na przygotowanie się Wykonawcy do świadczenia usług, w tym zorganizowanie wymaganego zaplecza technicznego, jest wystarczający.*

**Pytanie 7**

Proponujemy nadanie kwestionowanym postanowieniom następującego brzmienia: Pkt 2.4.8 „Na terenie bazy eksploatacyjnej musi znajdować się automatyczna mechaniczna myjnia pojazdów oraz stanowisko do mycia podwozia, komór silnika i podzespołów autobusu, posiadające wszystkie wymagane prawem dopuszczenia i zezwolenia. Zamawiający dopuszcza jednak, w okresie przejściowym, korzystanie przez Wykonawcę z myjni oraz stanowisk mycia zlokalizowanych poza terenem bazy eksploatacyjnej, pod warunkiem że obiekty te posiadają wszelkie wymagane prawem dopuszczenia, pozwolenia i zezwolenia oraz zapewniają utrzymanie autobusów w czystości zgodnie z wymaganiami OPZ.”

**Odpowiedź:**

*Zamawiający nie zamierza zmieniać SWZ we wnioskowanym zakresie.*

**Pytanie 8**

Pkt 2.4.9 „Na terenie bazy eksploatacyjnej musi znajdować się infrastruktura ładowania autobusów elektrycznych, o których mowa w pkt 1.7.3 OPZ. Zamawiający dopuszcza jednak, w okresie przejściowym, możliwość ładowania autobusów elektrycznych poza terenem bazy eksploatacyjnej przy wykorzystaniu infrastruktury spełniającej wymagania techniczne, eksploatacyjne i bezpieczeństwa określone przepisami prawa oraz zapewniającej pełną gotowość autobusów do realizacji zadań przewozowych zgodnie z rozkładami jazdy i wymaganiami umowy.” Uzasadnieniem proponowanej zmiany jest potrzeba zachowania zasady proporcjonalności wymagań stawianych wykonawcom oraz zwiększenia konkurencyjności postępowania bez uszczerbku dla interesu Zamawiającego. Obowiązek dysponowania od pierwszego dnia realizacji umowy kompletną infrastrukturą mycia i ładowania zlokalizowaną na terenie jednej bazy eksploatacyjnej może w praktyce znacząco ograniczyć liczbę podmiotów zdolnych do złożenia oferty. Wynika to z konieczności przeprowadzenia szeregu czasochłonnych procedur administracyjnych oraz wykonania robót budowlanych i instalacyjnych. Dopuszczenie okresu przejściowego nie wpłynie negatywnie na jakość realizacji zamówienia, o ile Wykonawca zapewni właściwą organizację procesu mycia, obsługi technicznej oraz ładowania autobusów, gwarantując ciągłość przewozów, bezpieczeństwo pasażerów oraz zgodność z obowiązującymi przepisami prawa. W związku z powyższym wnosimy o odpowiednią zmianę OPZ i SWZ poprzez dopuszczenie realizacji wskazanych wymagań poza terenem bazy eksploatacyjnej w okresie przejściowym, przy zachowaniu pełnej zgodności z wymaganiami Zamawiającego i obowiązującymi przepisami.



**Odpowiedź:**

*Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę treści SWZ i OPZ we wnioskowanym zakresie.*

*Wymóg zapewnienia infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych na terenie bazy eksploatacyjnej stanowi element przyjętej przez Zamawiającego organizacji realizacji zamówienia. Zgodnie z pkt 2.4 OPZ baza eksploatacyjna ma stanowić jedno, kompleksowe zaplecze techniczne przeznaczone do obsługi floty autobusów realizujących przedmiot zamówienia, obejmujące m.in. miejsca postojowe dla wszystkich autobusów, zaplecze techniczne, stanowiska obsługowe, myjnię oraz infrastrukturę ładowania autobusów elektrycznych.*

*Przyjęte rozwiązanie ma na celu zapewnienie właściwej organizacji procesu eksploatacji autobusów, sprawnej obsługi technicznej, utrzymania gotowości taboru do realizacji przewozów oraz ograniczenie ryzyka zakłóceń w wykonywaniu usług przewozowych.*

*W ocenie Zamawiającego wymaganie to pozostaje proporcjonalne do przedmiotu zamówienia, jest uzasadnione jego zakresem oraz jednakowe dla wszystkich wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia, wobec czego Zamawiający podtrzymuje zapisy SWZ i OPZ.*

**Pytanie 9**

Pkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ Wnosimy o zwiększenie dopuszczalnego limitu przebiegu do 5 000 km w przypadku, gdy miejsce produkcji autobusów jest oddalone od miejsca świadczenia usług o więcej niż 500 km, a transport pojazdów do miejsca realizacji zamówienia odbywa się „na kołach”. Obecnie określony limit przebiegu może prowadzić do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji, w szczególności wobec producentów i wykonawców, których zakłady produkcyjne zlokalizowane są w większej odległości od miejsca realizacji zamówienia.

**Odpowiedź:**

*Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę treści pkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ.*

*Zamawiający podtrzymuje dotychczasowy limit przebiegu określony w OPZ dla autobusów fabrycznie nowych wprowadzanych do ruchu od pierwszego dnia świadczenia usług.*

*Zdaniem Zamawiającego pojazd określany jako „fabrycznie nowy” powinien cechować się minimalnym stopniem zużycia elementów eksploatacyjnych, podzespołów mechanicznych oraz baterii/układów napędowych. Zwiększenie dopuszczalnego limitu przebiegu do 5 000 km oznaczałoby dopuszczenie do ruchu pojazdów o znacznym stopniu wstępnego zużycia eksploatacyjnego, co stoi w sprzeczności z intencją Zamawiającego dotyczącą pozyskania fabrycznie nowego taboru.*

*Wykonawca dysponuje swobodą w zakresie wyboru metody dostawy pojazdów do miejsca realizacji zamówienia. Transport pojazdów z odległych zakładów produkcyjnych może odbywać się z wykorzystaniem transportu niskopodwoziowego (m.in. lawety, transport*

kolejowy), co pozwala na wyeliminowanie ryzyka przekroczenia limitu przebiegu technicznego pojazdu przy dostawie.

W związku z powyższym zapisy pkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ pozostają bez zmian.

#### **Pytanie 10**

Pkt 4.1.3.1 oraz 4.1.3.3 Załącznika nr 1 do SWZ Czy Zamawiający dopuści, w przypadku autobusów używanych typu MAXI, minimalną liczbę miejsc stojących wynoszącą 58, a w przypadku autobusów używanych typu MEGA – 100 miejsc stojących? Wnosimy o dopuszczenie powyższej zmiany, ponieważ proponowana liczba miejsc stojących wynika ze zwiększenia liczby miejsc siedzących, co bezpośrednio przekłada się na wyższy komfort podróży pasażerów, zwłaszcza na dłuższych trasach oraz w okresach poza szczytem przewozowym. Większa liczba miejsc siedzących poprawia jakość świadczonych usług i odpowiada oczekiwaniom znacznej części pasażerów, w szczególności osób starszych, osób z ograniczoną mobilnością oraz podróżujących z dziećmi. Jednocześnie nieznaczne zmniejszenie liczby miejsc stojących stanowi naturalną konsekwencję takiej konfiguracji wnętrza pojazdu i nie wpływa w istotny sposób na zdolność przewozową autobusów ani na możliwość prawidłowej realizacji usług przewozowych.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę treści pkt 4.1.3.1 oraz 4.1.3.3 Załącznika nr 1 do SWZ.

Zamawiający podtrzymuje dotychczasowe wymagania w zakresie minimalnej liczby miejsc stojących oraz całkowitej pojemności autobusów używanych klasy MAXI oraz MEGA.

Określona w OPZ minimalna liczba miejsc stojących bezpośrednio przekłada się na łączną pojemność pasażerską pojazdu. W godzinach szczytu przewozowego na kluczowych liniach komunikacyjnych w Kielcach oraz gminach ościennych priorytetem jest zapewnienie możliwości przejazdu jak największej liczbie pasażerów. Zmniejszenie minimalnej liczby miejsc stojących mogłoby prowadzić do przepełnienia pojazdów, utrudnień przy wymianie pasażerów na przystankach oraz braku możliwości zabrania wszystkich chętnych. Przeznaczenie zbyt dużej powierzchni wnętrza na miejsca siedzące może ograniczać przestrzeń manewrową w przejściach, w rejonie drzwi oraz w strefie przeznaczony dla wózków dziecięcych i inwalidzkich, co wydłuża czas wymiany pasażerskiej na przystankach i wpływa na punktualność kursowania. Minimalna liczba miejsc stojących i siedzących określona przez Zamawiającego w OPZ została opracowana w oparciu o szczegółowe analizy nappełnień oraz specyfikę obsługiwanych linii w układzie komunikacyjnym ZTM Kielce.

W związku z powyższym postanowienia pkt 4.1.3.1 oraz 4.1.3.3 Załącznika nr 1 do SWZ pozostają bez zmian.

**DYREKTOR**  
  
mgr Barbara Damian