

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
plac Niepodległości 1
25-001 KIELCE
tel. 41 343 15-93
(2)

Kielce, dnia 27.07.2026r.

NO.26.3.2026.2

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

Dotyczy Załącznik Nr 1 do SWZ, Rozdział 4, Pkt. 4.1.6.

Czy Zamawiający dopuści zaoferowanie autobusów wyposażonych w drzwi pasażerskie otwierane do wnętrza pojazdu, spełniające wszystkie wymagania bezpieczeństwa określone w obowiązujących przepisach homologacyjnych oraz zapewniające pełną funkcjonalność eksploatacyjną wymaganą dla pojazdów komunikacji miejskiej?

Uzasadnienie:

- Drzwi otwierane do wnętrza pojazdu posiadają prostszą i bardziej zwartą konstrukcję mechaniczną, co przekłada się na niższy koszt zakupu oraz niższe koszty obsługi eksploatacyjnej. Rozwiązanie to charakteryzuje się mniejszą liczbą elementów narażonych na uszkodzenia i rozregulowanie podczas codziennej eksploatacji.

- Mechanizmy drzwi otwieranych do środka są mniej podatne na wpływ warunków atmosferycznych, zabrudzeń oraz uszkodzeń mechanicznych związanych z eksploatacją w ruchu miejskim. Ogranicza to liczbę awarii oraz przestojów pojazdów.
- Drzwi otwierane na zewnątrz wymagają zachowania dodatkowej przestrzeni podczas otwierania. W praktyce zwiększa to ryzyko kolizji z elementami infrastruktury przystankowej, słupkami, barierami ochronnymi czy innymi pojazdami. Drzwi otwierane do wnętrza eliminują to ryzyko.

W ostatnich latach część organizatorów transportu publicznego odchodzi od wymogu stosowania drzwi otwieranych na zewnątrz, dostrzegając wyższe koszty utrzymania i większą awaryjność tego rozwiązania. Przykładowo w postępowaniach prowadzonych dla komunikacji miejskiej w Poznaniu dopuszczane są drzwi otwierane do wnętrza pojazdu. Jednocześnie niektórzy zamawiający, w tym Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, preferują lub wymagają stosowania drzwi otwieranych do wnętrza pojazdu, uznając je za korzystniejsze z punktu widzenia trwałości i eksploatacji.

Drzwi otwierane do wnętrza są powszechnie stosowane w autobusach miejskich eksploatowanych przez wielu przewoźników w Polsce i Europie. Rozwiązanie to spełnia wszystkie wymagania bezpieczeństwa określone przepisami homologacyjnymi i nie wpływa negatywnie na komfort pasażerów, wymianę pasażerską czy dostępność pojazdu dla osób o ograniczonej mobilności.

Mając powyższe na uwadze, wnosimy o dopuszczenie autobusów wyposażonych w drzwi pasażerskie otwierane do wnętrza pojazdu jako rozwiązania równoważnego względem wymaganego rozwiązania z drzwiami otwieranymi na zewnątrz.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje wymóg zastosowania drzwi otwieranych na zewnątrz (odskokowo-przesuwnych) w II, III i IV drzwiach w autobusach fabrycznie nowych z uwagi na ergonomię oraz bezpieczeństwo pasażerów korzystających z komunikacji miejskiej w godzinach szczytu. Drzwi otwierane do wnętrza ograniczają przestrzeń użytkową na podestach przy wejściach i stwarzają ryzyko uderzenia pasażerów stojących w rejonie drzwi podczas ich otwierania. Ponadto rozwiązanie odskokowo-przesuwne ułatwia sprawne manewrowanie osobom na wózkach inwalidzkich i z wózkami dziecięcymi w strefie drzwiowej. Rozwiązanie to stanowi celowy standard jakościowy przyjęty przez Zamawiającego.

W związku z powyższym wymagania dotyczące konstrukcji drzwi pasażerskich zawarte w pkt 4.1.6 Załącznika Nr 1 do SWZ pozostają bez zmian.

Pytanie 2

Dotyczy Załącznik Nr 1 do SWZ, Rozdział 4, Pkt. 4.1.3.8.

Prosimy o potwierdzenie, że dla Zamawiającego kluczowym wymaganiem w zakresie siedzeń pasażerskich jest zapewnienie wysokiej trwałości, estetyki oraz łatwości utrzymania w czystości skorupy fotela, a nie sama technologia wykonania skorupy (np. rodzaj zastosowanego tworzywa lub sposób jego formowania).

Wskazujemy, że o odporności na zabrudzenia, graffiti oraz łatwości czyszczenia decydują przede wszystkim właściwości i jakość zastosowanego materiału. Nowoczesne tworzywa sztuczne, również te posiadające mikroporowatą strukturę, mogą charakteryzować się bardzo wysoką estetyką, trwałością oraz odpornością na zabrudzenia, w tym utrudniać trwałe nanoszenie napisów markerem i umożliwiać ich łatwe usuwanie.

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści siedzenia pasażerskie wykonane w równoważnej technologii, pod warunkiem spełnienia wymagań dotyczących trwałości, estetyki oraz łatwości utrzymania w czystości.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że nie dopuszcza materiałów o strukturze porowatej lub mikroporowatej. Skorupa fotela musi spełniać wszystkie kryteria określone w OPZ, w szczególności posiadać gładką, nieporowatą powierzchnię uniemożliwiającą trwałe wnikanie zabrudzeń oraz napisów. Doświadczenia eksploatacyjne Zamawiającego wskazują, że tworzywa o strukturze mikroporowatej z czasem ulegają wnikaniu pigmentów (grafity, markery, kurz miejski), a ich czyszczenie wymaga stosowania agresywnej chemii, co niszczy strukturę materiału. Gładka, nieporowata powierzchnia znacznie ułatwia zachowanie higieny, czystości i estetyki w wieloletnim okresie eksploatacji pojazdów.

W związku z powyższym zapisy pkt 4.1.3.8 Załącznika Nr 1 do SWZ pozostają bez zmian.

Pytanie 3

Dotyczy SWZ, Pkt. 24.1.

W związku z określeniem terminu rozpoczęcia świadczenia usług na dzień 01.01.2028 r., zwracamy się z uprzejmą prośbą o rozważenie zmiany tego terminu na 01.04.2028 r.

Przedmiotowe zamówienie obejmuje realizację przedsięwzięcia o znacznej skali organizacyjnej i technicznej, wymagającego nie tylko wyprodukowania pojazdów, ale również przeprowadzenia procesów homologacyjnych, odbiorowych, rejestracyjnych, szkoleń personelu oraz uruchomienia pełnego zaplecza serwisowego i logistycznego niezbędnego do prawidłowego świadczenia usług od pierwszego dnia obowiązywania umowy.

W ostatnich latach na europejskim rynku produkcji autobusów obserwowany jest istotny wzrost obciążenia mocy produkcyjnych producentów, wynikający między innymi z intensywnej transformacji flot transportu publicznego w kierunku napędów nisko- i zeroemisyjnych. Jednocześnie wydłużeniu uległy terminy dostaw wielu komponentów, w szczególności elementów układów napędowych, elektroniki, magazynów energii oraz specjalistycznego wyposażenia pojazdów. Powyższe okoliczności mają charakter obiektywny i dotyczą całej branży, wpływając na harmonogramy realizacji nawet przy odpowiednim planowaniu procesu produkcyjnego.

Dodatkowo termin rozpoczęcia świadczenia usług przypadający na dzień 1 stycznia 2028 r. wiąże się z koniecznością realizacji kluczowych etapów odbiorowych i organizacyjnych w okresie świąteczno-noworocznym, co istotnie zwiększa ryzyko zakłóceń niezależnych od wykonawcy.

Ponadto należy zwrócić uwagę, że termin rozpoczęcia świadczenia usług określony na dzień 01.01.2028 r. stawia wykonawców w niekorzystnej sytuacji ekonomicznej. Aby zapewnić gotowość operacyjną od pierwszego dnia realizacji zamówienia, pojazdy muszą zostać wyprodukowane, odebrane, zakupione oraz zarejestrowane jeszcze w roku 2027. W praktyce oznacza to, że na dzień rozpoczęcia świadczenia usług pojazdy będą już formalnie środkami trwałymi z poprzedniego roku kalendarzowego, co skutkuje obniżeniem ich wartości rezydualnej i handlowej jeszcze przed rozpoczęciem eksploatacji kontraktowej.

W konsekwencji wykonawca zmuszony jest ponosić dodatkowe koszty finansowania oraz utraty wartości aktywów przez okres, w którym pojazdy nie generują przychodów związanych z realizacją zamówienia. Koszt ten jest następnie uwzględniany w kalkulacji oferty, co nie przynosi Zamawiającemu żadnej wymiernej korzyści eksploatacyjnej ani jakościowej.

Przesunięcie terminu rozpoczęcia świadczenia usług na dzień 01.04.2028 r. pozwoliłoby na bardziej racjonalne zaplanowanie procesu produkcji, dostaw i rejestracji pojazdów, ograniczenie nieuzasadnionych kosztów finansowych oraz stworzenie warunków do uzyskania bardziej konkurencyjnych ofert cenowych, przy jednoczesnym zachowaniu wszystkich wymagań jakościowych i funkcjonalnych określonych przez Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę terminu rozpoczęcia świadczenia usług. Termin 01.01.2028 r. jest sztywnym terminem wynikającym z harmonogramu organizacji publicznego transportu zbiorowego oraz wygasania dotychczasowych umów przewozowych. Zamawiający nie może dopuścić do przerywania ciągłości świadczenia usług komunikacji miejskiej dla mieszkańców. Zdaniem Zamawiającego czas od momentu ogłoszenia postępowania

i podpisania umowy do dnia 01.01.2028 r. jest wystarczająco długi na zakontraktowanie, wyprodukowanie, rejestrację oraz wdrożenie floty pojazdów przy zachowaniu należytej staranności przez Wykonawcę. Ryzyka związane z organizacją roku kalendarzowego i rejestracją środków trwałych stanowią standardowy element ryzyka gospodarczego Wykonawcy.

W związku z powyższym termin rozpoczęcia realizacji zamówienia określony na dzień 01.01.2028 r. w pkt 24.1 SWZ pozostaje bez zmian.

Pytanie 4

Jak należy rozumieć pojęcie „kampaniami” użyte w pkt 3.10.2. Załącznika nr 1 do SWZ (tj. Opisu Przedmiotu Zamówienia)? Użyte przez Zamawiającego sformułowanie ma charakter nieostry i bardzo szeroki, co może prowadzić do rozbieżności interpretacyjnych na etapie realizacji zamówienia. Nie jest bowiem jasne, czy przez „kampanie” należy rozumieć wyłącznie kampanie informacyjne, edukacyjne i społeczne prowadzone w związku z wykonywaniem zadań publicznych, czy również inne działania promocyjne, w tym potencjalnie kampanie o charakterze politycznym lub światopoglądowym. W związku z powyższym Wykonawca zwraca się z prośbą o doprecyzowanie, co Zamawiający rozumie pod pojęciem „kampanii”. Jednocześnie, w celu zapewnienia jednoznaczności postanowienia oraz możliwości prawidłowego skalkulowania oferty – wskazuję, że powierzchnia autobusów stanowi powierzchnię o wymiernej wartości ekonomicznej – Wykonawca proponuje zmianę pkt 3.10.2 OPZ i nadanie mu następującego brzmienia: 3.10.2. Zamawiający zastrzega sobie prawo do zamieszczania na zewnątrz i wewnątrz autobusu treści związanych z prowadzonymi przez niego kampaniami informacyjnymi, edukacyjnymi lub społecznymi dotyczącymi wykonywania zadań publicznych. Uprawnienie to nie obejmuje kampanii politycznych, wyborczych i światopoglądowych. Wykonawca zobowiązany będzie w takim przypadku wyłącznie do udostępnienia powierzchni autobusu. Łączny okres ekspozycji materiałów Zamawiającego nie może przekroczyć 1 miesiąca w każdym kwartale obowiązywania umowy. Zamawiający poinformuje Wykonawcę o planowanej kampanii z co najmniej 14-dniowym wyprzedzeniem.

Odpowiedź:

Zamawiający przychyliła się częściowo do propozycji Pytającego i dokonuje modyfikacji pkt 3.10.2 Załącznika nr 1 do SWZ, który otrzymuje następujące brzmienie:

„3.10.2 Zamawiający zastrzega sobie prawo do zamieszczania na zewnątrz i wewnątrz autobusu treści związanych z prowadzonymi przez niego kampaniami informacyjnymi,

edukacyjnymi lub społecznymi. Treść i grafika nie mogą promować partii politycznych, ugrupowań, poglądów politycznych, polityków oraz wszelkich kwestii związanych z wyznaniem. Wykonawca zobowiązany będzie w takim przypadku wyłącznie do udostępnienia powierzchni autobusu. W przypadku powierzchni zewnętrznej autobusu łączny okres ekspozycji materiałów Zamawiającego nie może przekroczyć 1 miesiąca w każdym kwartale obowiązywania umowy, a Zamawiający poinformuje Wykonawcę o planowanej kampanii z co najmniej 14-dniowym wyprzedzeniem. W przypadku wnętrza autobusu powyższe ograniczenia czasowe nie obowiązują.”

Pytanie 5

Prosimy o potwierdzenie – czy Zamawiający dopuszcza możliwość identyfikacji wizualnej pojazdów obsługujących linie innej niż zostało to określone w Załączniku nr 12 do SWZ? Czy Zamawiający dopuści zmianę kolejności poszczególnych barw, ich rozmieszczenia oraz proporcji na nadwoziu, o ile ogólny charakter i identyfikacja wizualna pojazdów pozostaną zgodne z wymaganiami Zamawiającego? Wskazuję, że w treści w/w załącznika wprowadzono zapis o treści: Ostateczny schemat malowania nadwozia autobusu oraz użycie dodatkowych kolorów dla poszczególnych elementów nadwozia każdorazowo należy ustalić z Zarządem Transportu Miejskiego w Kielcach. Przytoczone powyżej zdanie sugeruje, że Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania odmiennego układu graficznego malowania autobusów.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że zawarty w Załączniku nr 12 do SWZ zapis:

„Ostateczny schemat malowania nadwozia autobusu oraz użycie dodatkowych kolorów dla poszczególnych elementów nadwozia każdorazowo należy ustalić z Zarządem Transportu Miejskiego w Kielcach.”

oznacza, że Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania odmiennego układu graficznego malowania autobusów, po uzyskaniu stosownej zgody Zamawiającego.

Pytanie 6

Czy Zamawiający dopuści okres przejściowy po rozpoczęciu realizacji zamówienia, np. 12 miesięcy, na sukcesywne dostosowanie warstwy wizualnej autobusów do określonych wymagań? Powyższa propozycja wynika z faktu, że potencjalni Wykonawcy realizują równolegle inne kontrakty przewozowe, w ramach których wykorzystywane są te same pojazdy. Przemalowanie części floty przed rozpoczęciem realizacji przedmiotowego

zamówienia mogłoby wiązać się z koniecznością czasowego wyłączenia autobusów z eksploatacji, co znacząco utrudnia wykonywanie obowiązujących umów.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów SWZ poprzez wprowadzenie okresu przejściowego. Jednolita kolorystyka oraz prawidłowe oznakowanie taboru stanowią kluczowy element identyfikacji publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Zamawiającego. Wprowadzenie 12-miesięcznego okresu przejściowego oznaczałoby, że przez pełen rok po mieście kursowałyby pojazdy w barwach innych organizatorów lub przewoźników, co wprowadzałoby w błąd pasażerów i negatywnie wpływało na wizerunek komunikacji miejskiej.

W związku z powyższym wymagania dotyczące pełnego dostosowania warstwy wizualnej wszystkich pojazdów od pierwszego dnia świadczenia usług, tj. od dnia 01.01.2028 roku, pozostają bez zmian.

ZASTĘPCA DYREKTORA

mgr Dariusz Salwa