



Wrocław, 23 czerwca 2026 roku

WTR-ZT.7243.23.2026.MWr.4

Dotyczy: postępowania w trybie art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku
o publicznym transporcie zbiorowym.

ODPOWIEDZI NA PYTANIA

Wydział Transportu poniżej przekazuje treści pytań i odpowiedzi w związku z
postępowaniem na:

**„Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia oraz Gmin
Miękinia, Żórawina, Kąty Wrocławskie, Siechnice, Kobierzyce – zadanie nr
1/zadanie nr 2/zadanie nr 3/zadanie nr 4”**

Pytanie nr 1:

Proszę o weryfikację opublikowanych dokumentów oraz wyjaśnienie poniższych
rozbieżności:

W **Formularzu ofertowym** znajduje się zapis wskazujący, że
wysokość zabezpieczenia należytego wykonania umowy wynosi 2%, natomiast
w **Projekcie umowy** określono ją na poziomie 1%.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

Zamawiający informuję, że prawidłową wartością jest wartość podana
w Formularzu Ofertowym czyli 2% zabezpieczenia należytego wykonania umowy
i należy przyjąć tą liczbę do wyliczenia wartości oferty.

Pytanie nr 2:

Proszę o weryfikację opublikowanych dokumentów oraz wyjaśnienie poniższych
rozbieżności:

W **Formularzu ofertowym** znajduje się zapis dotyczący obowiązku
posiadania polisy ubezpieczeniowej na kwotę nie mniejszą niż 500 000 zł,
natomiast w **Projekcie umowy** wskazano minimalną sumę ubezpieczenia
w wysokości 1 000 000 zł.

Odpowiedź na pytanie nr 2

Zamawiający informuję, że prawidłową wartością jest wartość podana w Formularzu Ofertowym czyli obowiązek posiadania polisy ubezpieczeniowej na kwotę nie mniejszą niż 500 000 zł i należy przyjąć tę liczbę do wyliczenia wartości oferty.

Pytanie nr 3:

W **Załączniku nr 1 do projektu umowy** przewidywany wymiar pracy przewozowej dla poszczególnych typów taboru i zadań nie jest zgodny z harmonogramem pracy eksploatacyjnej zawartym w **Załączniku nr 1a do Projektu umowy**, a także z liczbą wozokilometrów wskazaną w **Załączniku nr 3 do Zaproszenia - Formularzu cenowym**.

Proszę również o wyjaśnienie, która z ww wielkości pracy przewozowej powinna stanowić podstawę do wyliczenia stawki oraz ceny ofertowej.

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Maksymalną i minimalną wielkość pracy przewozowej przewidzianej na dane zadanie zostały przedstawione w paragrafie 1 ust. 4 projektu umowy. Do wyliczenia ceny oferty należy przyjąć wielkości przyjęte w Formularzu cenowym.

Pytanie nr 4:

W związku z krótkim okresem pomiędzy planowanym terminem zawarcia umowy, a rozpoczęciem realizacji usług oraz krótkoterminowym, pomostowym charakterem zamówienia, zwracam się z prośbą o rozważenie rezygnacji z części wymagań technicznych wskazanych w Załączniku nr 2 do projektu umowy, w szczególności wymagań dotyczących autobusów wyprodukowanych po 2024 roku oraz pozostałych wymagań zaznaczonych przez Wykonawcę w komentarzach i podkreśleniami, jako istotnie ograniczające dostępność taboru.

W ocenie Wykonawcy, przy tak krótkim czasie przeznaczonym na przygotowanie realizacji zamówienia, konieczne będzie wykorzystanie autobusów używanych. Dostosowanie pojazdów używanych do wszystkich szczegółowych wymagań postępowania, takich jak m.in. dodatkowe systemy wyposażenia (ciepły guzik), instalacje oświetleniowe, rozmieszczenia guzików wewnątrz autobusów, gniazda USB, czy rozwiązania związane z otwieraniem drzwi, wiązałoby się z poniesieniem bardzo wysokich nakładów finansowych, które trudno uznać za racjonalne ekonomicznie przy kontrakcie o charakterze przejściowym i ograniczonym czasowo.

Jednocześnie zwracamy uwagę, że dla realizacji wszystkich zadań objętych postępowaniem niezbędne jest zapewnienie ponad 36 autobusów. Pozyskanie na rynku wtórnym tak znacznej liczby pojazdów o identycznej lub bardzo zbliżonej specyfikacji, spełniających wszystkie szczegółowe wymagania wyposażeniowe Zamawiającego, może okazać się bardzo trudne lub wręcz niemożliwe.

W praktyce wymuszałoby to pozyskiwanie autobusów wielu różnych producentów i typów, wyłącznie z uwagi na spełnienie poszczególnych wymagań technicznych. Taka dywersyfikacja taboru prowadziłaby do istotnego wzrostu kosztów eksploatacji, utrzymania zapasów części zamiennych, organizacji serwisu oraz szkoleń personelu technicznego, co w przypadku taboru używanego ma szczególnie istotne znaczenie i pozostaje w sprzeczności z zasadą efektywnego gospodarowania środkami.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że Zamawiający przewidział realizację zamówienia w ramach wielu odrębnych zadań, przy jednoczesnym bardzo dużym łącznym zapotrzebowaniu na tabor spełniający szczegółowe wymagania techniczne. W praktyce może to doprowadzić do sytuacji, w której kilku wykonawców, ubiegających się o realizację poszczególnych części zamówienia, będzie poszukiwało na rynku tej samej, ograniczonej liczby autobusów spełniających wszystkie wymagania. W konsekwencji może dojść do wzajemnego blokowania dostępności pojazdów, wzrostu ich cen oraz utrudnionego dostępu do odpowiedniego taboru. Ryzyko takie jest szczególnie wysokie przy krótkim okresie pomiędzy rozstrzygnięciem postępowania, a rozpoczęciem realizacji usług. W skrajnym przypadku może, to doprowadzić do sytuacji, w której jeden lub kilku wykonawców, pomimo posiadania odpowiedniego potencjału organizacyjnego i finansowego, nie będzie w stanie pozyskać lub dostosować wymaganej liczby autobusów przed terminem rozpoczęcia realizacji umowy, co może skutkować opóźnieniem w uruchomieniu przewozów lub ograniczeniem konkurencyjności postępowania.

Mając powyższe na uwadze, zwracam się z pytaniem, czy Zamawiający dopuści odstępianie od wskazanych wymagań technicznych lub ich złagodzenie, w szczególności w odniesieniu do autobusów używanych oraz pojazdów wyprodukowanych w 2024 roku lub nowszych, tak aby umożliwić szerszą konkurencję, zwiększyć dostępność taboru na rynku oraz ograniczyć nieuzasadnione ekonomicznie nakłady inwestycyjne przy zachowaniu wymaganych standardów bezpieczeństwa i jakości świadczonych usług.

Odpowiedź na pytanie nr 4:

Zamawiający nie przewiduje odstępiania od wskazanych wymagań technicznych lub ich złagodzenie dla autobusów używanych oraz wyprodukowanych w 2024 roku lub nowszych na etapie składania ofert.

Pytanie nr 5:

Czy zamawiający dopuści, aby pojazdy rezerwowe spełniały normy Euro 6, natomiast były wyprodukowane w 2014 roku(zamiast wskazanego min. 2015 dla taboru podstawowego)?

Odpowiedź na pytanie nr 5:

Zamawiający nie dopuści autobusów rezerwowych wyprodukowanych w 2014 roku i starszych na etapie składania ofert.

Pytanie nr 6

Skąd przebiegi dla typu D przy wskazaniu 0 autobusów typu D do zadania 2?

Odpowiedź na pytanie nr 6:

Zamawiający koryguje zapisy Załącznika nr 1 i 1a do projektu umowy i Załącznika nr 3 i 5 do Zaproszenia oraz zmienia zapisy paragrafu 1 ust. 2.1 i ust. 4 projektu umowy:

- 2 Usługi przewozowe obejmują:
 - 2.1 przewozy podstawowe realizowane na trasach podstawowych linii komunikacyjnych w wymiarze do 651 000 wozokilometrów rocznie dla zadania nr 1, w wymiarze do 555 000 wozokilometrów rocznie dla zadania nr 2, w wymiarze do 664 000 wozokilometrów rocznie dla zadania nr 3, w wymiarze do 824 000 wozokilometrów rocznie dla zadania nr 4, z zastrzeżeniem **§ 3 ust. 5**;

4. Przewidywana wielkość pracy przewozowej na trasach podstawowych na dzień rozpoczęcia usług wynosi około 592 000 wozokilometrów rocznie dla zadania nr 1, około 504 000 wozokilometrów rocznie dla zadania nr 2, około 603 000 wozokilometrów rocznie dla zadania nr 3, około 749 000 wozokilometrów rocznie dla zadania nr 4. Zamawiający ma prawo zamówić w danym roku kalendarzowym pracę przewozową w zmniejszonej lub w zwiększonej wielkości. Zmniejszenie lub zwiększenie w całym okresie trwania Umowy nie może przekroczyć 10% wozokilometrów łącznie, o których mowa w ust. 2 pkt 2.1, przy czym w każdym roku nie więcej niż 10% liczby wozokilometrów przewidywanych do wykonania na dzień zawarcia Umowy w danym roku kalendarzowym jej obowiązywania. W przypadku rozpoczęcia i zakończenia realizacji przedmiotu Umowy w trakcie trwania roku kalendarzowego, wielkość pracy przewozowej będzie obliczona proporcjonalnie do liczby miesięcy, w których wykonywana będzie praca przewozowa. Gwarantowana minimalna wielkość pracy przewozowej w całym okresie trwania Umowy nie może być mniejsza niż 530 000 wozokilometrów dla zadania nr 1, nie może być mniejsza niż 450 000 wozokilometrów dla zadania nr 2, nie może być mniejsza niż 540 000 wozokilometrów dla zadania nr 3, nie może być mniejsza niż 669 000 wozokilometrów dla zadania nr 4. W powyższych wielkościach nie są uwzględniane przewozy okresowe, dodatkowe i specjalne.

Pytanie nr 7:

Dlaczego zadania 1 i 2 nie podlegają waloryzacji zgodnie z załącznikiem numer 9. Rozumiem, że z założenia okres trwania tych zadań, to pół roku, ale od momentu podpisania do realizacji mogą minąć prawie dwa miesiące, a całe zadanie może się przedłużyć aż do sierpnia 2027. Wykonawcy kalkulując te zadania będą musieli wziąć dużo większą poprawkę na zmienność parametrów kosztotwórczych, a co za tym idzie stawki mogą być istotnie zawyżane przez wzrost ryzyka, które przy obecnie dość chwiejnych warunkach ekonomicznych są trudne do jednoznacznego oszacowania.

Odpowiedź na pytanie nr 7:

Zamawiający potwierdza, że Wykonawca powinien uwzględnić ryzyko przy kalkulacji wartości oferty na zadania nr 1 i 2.

Pytanie nr 8:

W formularzu ofertowym zabezpieczenie należytego wykonania umowy określone jest na 2% wartości umowy, we wzorze umowy na 1%, jaka będzie finalna wartość?

Odpowiedź na pytanie nr 8:

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 1.

Pytanie nr 9:

Czy Zamawiający przewiduje wprowadzenie okresu przejściowego (karencji) na pełne wyposażenie autobusów w System Informacji Pasażerskiej, system monitoringu, urządzenia pokładowe oraz wykonanie oklejeń pojazdów zgodnie z wymaganiami określonymi w dokumentacji postępowania?

W ocenie Wykonawcy termin pomiędzy rozstrzygnięciem postępowania, a rozpoczęciem realizacji usług jest niewystarczający do wyposażenia całej

wymaganej floty autobusów. Obecnie na rynku dostępność dostawców urządzeń oraz terminy realizacji zamówień powodują, że pozyskanie kompletów wyposażenia, ich dostawa, montaż, konfiguracja i uruchomienie we wszystkich pojazdach przed rozpoczęciem realizacji zamówienia może okazać się niemożliwe z przyczyn niezależnych od Wykonawcy.

Należy podkreślić, że dla realizacji wszystkich zadań konieczne jest przygotowanie ponad 36 autobusów. Sam proces wyposażenia jednego pojazdu, obejmujący montaż urządzeń, dostosowanie instalacji elektrycznych, konfigurację systemów oraz wykonanie wymaganych oznaczeń i oklejeń, zajmuje średnio od 2 do 3 dni roboczych. Przy założeniu bardzo optymistycznym, że wszystkie autobusy będą identyczne konstrukcyjnie oraz że prace będą przebiegały bez zakłóceń, przygotowanie 36 autobusów wymaga minimum 72 dni roboczych. Tymczasem od 1 lipca do planowanego terminu rozpoczęcia realizacji zamówienia pozostaje jedynie około 37 dni roboczych.

W związku z powyższym zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający dopuści możliwość rozpoczęcia realizacji usług przy wykorzystaniu autobusów wyposażonych na dzień rozpoczęcia umowy jedynie w podstawowe tablice kierunkowe umożliwiające prawidłową identyfikację linii i kierunku jazdy, a następnie przewidzi okres przejściowy wynoszący co najmniej 3 miesiące na pełne doposażenie pojazdów w pozostałe elementy Systemu Informacji Pasażerskiej, urządzenia pokładowe, monitoring oraz wykonanie wymaganych oklejeń. Zdaniem Wykonawcy takie rozwiązanie pozwoliłoby zachować ciągłość realizacji usług przewozowych, zwiększyć konkurencyjność postępowania oraz umożliwić udział szerszemu gronu wykonawców. W przeciwnym przypadku możliwość skutecznego ubiegania się o zamówienie będzie w praktyce ograniczona głównie do podmiotów, które już obecnie dysponują autobusami wyposażonymi i oznakowanymi zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 9:

Zamawiający nie przychyliła się do prośby Wykonawcy na etapie składania ofert.

Pytanie nr 10:

Na koniec chciałbym zwrócić uwagę na mały błąd w formularzu ofertowym, we wzorze do obliczania ceny

Średni wiek zaproponowanych autobusów podstawowych "":.....

$$P_{\text{śwx}} = \frac{L_{\text{śwmin}}}{L_{\text{śwo}}} \times 10 \text{ pkt}$$

gdzie:

P_{śwx} - liczba punktów przyznanych ofercie „x” w kryterium średniego wieku zaproponowanych autobusów podstawowych

L_{śwo} - średni wiek zaproponowanych autobusów podstawowych podany w ofercie „x”

L_{śwmax} - najniższy średni wiek zaproponowanych autobusów podstawowych podany w ofertach

Oświadcz

Kopiuje tekst

Odpowiedź na pytanie nr 10:

Zamawiający potwierdza, że w oznaczeniu legendy dla parametru średni wiek zaproponowanych pojazdów podstawowych doszło do omyłki pisarskiej – prawidłowe oznaczenie wskaźnika to L_{SWmin}


DYREKTOR WYDZIAŁU
Dawid Barabasz

Sprawę prowadzi:

Marcin Wroński, Specjalista Dział Zarządzania Transportem Publicznym,
marcin.wronski@um.wroc.pl, tel. +48 71 777 77 43; Urząd Miejski Wrocławia
Wydział Transportu ul. G. Zapolskiej 4, 50-032 Wrocław, tel. +48 71 777 88 80, fax
+48 71 777 88 81; wtr@um.wroc.pl; www.wroclaw.pl