

Zgierz 2 września 2025 roku



Pan Przemysław Staniszewski

Prezydent Miasta Zgierza

Stanisław Przemysław Staniszewski
 Zapytania do postępowania przetargowego MUK.271.2.2025

Działając w imieniu mieszkańców miasta Zgierza, płatników oraz odbiorców usług, na którą ogłoszono powyższe postępowanie przetargowe zwracam się z pytaniami oraz prośbą o wyjaśnienia na podstawie art. 24 ust 2, 4, 5 Ustawy o Samorządzie gminnym następujących kwestiach:

W dokumencie Specyfikacja Warunków Zamówienia w Rozdziale V. Podwykonawstwo wskazano, że Wykonawca musi samodzielnie realizować składowe części zamówienia w postaci Obsługi dyspozytora ruchu oraz Obsługa Szybkiej Reakcji Serwisowej. – Dlaczego te działania zostały wyjęte z możliwości zlecenia ich podwykonawcom?

W dokumencie Specyfikacja Warunków Zamówienia w Rozdziale VII ust. 2 pkt 4) lit b. zapisano, że Wykonawca „Dysponuje lub będzie dysponował(..)” m.in. bazą eksploatacyjną na terenie Gminy Miasto Zgierz natomiast w Załączniku nr 1 do SWZ OPZ w Punkcie 7. Baza eksploatacyjna wskazano, że Wykonawca zobowiązany jest do ‘posiadania’ bazy i to przez cały okres obowiązywania Umowy. – Skąd ta rozbieżność dysponowanie- posiadanie, który zapis jest obowiązujący? Dlaczego nie ma okresu dostosowawczego dla Wykonawcy na zorganizowanie takiej bazy np. w przeciągu 1 roku od dnia **podpisania** Umowy?

W dokumencie Załącznik numer 1 do SWZ Opis Przedmiotu Zamówienia ponadto znalazły się zapisy o dopuszczeniu stosowania autobusów tylko z dwójgiem drzwi, czyli de facto jednymi drzwiami pośrodku autobusu co wydłuża i utrudnia wymianę pasażerów. Co stało za podjęciem takiej decyzji jeśli możemy oczekiwać

jednolitego taboru w związku z nową Umową? Kto personalnie podjął decyzję o wpisaniu tego wyjątku do OPZ?

W pkt. 4.3 wskazano dopuszczalność zastosowania autobusów z normą spalania Euro 5 dla nie mniej niż 75% autobusów, czyli 25% autobusów może nie spełniać tej normy. Kto personalnie podjął decyzję o tym zapisie w OPZ?

Dlaczego nie wymagamy 100% autobusów spełniających normę Euro 6 w tym co najmniej 50% spełniających najnowszą normę Euro 6d? Jak to można uzasadnić znając katastrofalny stan powietrza w Zgierzu i ogromne zapylenie oraz zanieczyszczenie mikrocząsteczkami?

Dlaczego pomiary temperatury mają się odbywać tylko na terenie zajezdni pojazdu (czy zajezdnia to baza eksploatacyjna?)?

W którym momencie będzie weryfikowane i jakie są konsekwencje (w którym dokumencie opisane) nie wypełnienia wymogów z punktu 4.15 czyli jednolita dla wszystkich pojazdów kolorystyka siedzeń?

Dlaczego i kto personalnie podjął decyzję aby w pkt. 4.17.2. §) c) wpisać, że opóźnienia mają być oznakowane wartością ujemną skoro we wszystkich powszechnie dostępnych systemach informacji pasażerskiej (a opisany system ma służyć także do informacji pasażerskiej) wartość dodatnią wskazuje jako opóźnienie? Czy zostanie to skorygowane?

W punkcie 4.19.2. wskazano zatrważająco niską minimalną dopuszczalną rozdzielczość kamer 704x288 pikseli, dlaczego nie wymagamy jakości HD? Przypomnę, że ogromna liczba skarg nie została rozpatrzona z uwagi na wadliwość zapisu bądź awarie monitoringu. Jednocześnie zmianą sposobu przechowywania nagrań można zniwelować większe wymagania pamięciowe kamer wyższych rozdzielczości.

Kto personalnie podjął decyzję o takim wpisie w dokumencie OPZ?

W pkt. 5.4.1. Zapisano, że kierowcy powinni zostać przeszkolenie i udzielać Pasażerom odpowiedzi na pytania dotyczące przepisów porządkowych oraz

Q

układu komunikacyjnego. Kiedy i w jaki sposób kierowca ma udzielać tych informacji w trakcie prowadzenia autobusu?

W pkt. 5.7. opisano, że Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia telefonicznej obsługi pasażerów w godzinach kursowania komunikacji miejskiej. Nie wskazano jednak, że powinna być to oddzielna dedykowana linia. Obecny przewoźnik np. nie realizuje praktycznie tego obowiązku a podany numer łączy zarówno z wynajmem autobusów jak i stacją obsługi pojazdów i przeglądów okresowych.

Czy ten wymóg zostanie doprecyzowany aby był w pełni pasażerski?

w punkcie 5.10.3 opisano punktualność jako obliczaną z przyjazdem i odjazdem na przystanki na minutę przed i aż do 5 minut po godzinie z rozkładu jazdy. W jaki sposób będzie to weryfikowane? Jakie konsekwencje (gdzie opisane) poniesie Wykonawca za każdorazowe spóźnienie autobusu? Czy tzw. Korki niespowodowane wypadkiem komunikacyjnym będą uznawane jako przyczyna spóźnienia nie leżąca po stronie Wykonawcy?

W pkt 7 opisano Bazę eksploatacyjną i wymogi wobec niej.

Jeżeli celem przetargu jest zapewnienie transportu zbiorowego, czyli przede wszystkim bezpiecznego, punktualnego, czystego i sprawnego przewozu Pasażerów na terenie objętym siatką połączeń dlaczego tak szczegółowo opisujemy wymagania techniczne i budowlane tej części zamówienia, która mogłaby zostać po stronie przedsiębiorcy jako jego know-how, opisane także innymi przepisami prawa oraz jego ryzyko o ile nierealizowanie usługi byłoby objęte odpowiednimi karami i konsekwencjami.

Np. jaki wpływ na obsługę pasażerów ma posiadania na terenie bazy parkingu dla pracowników?

Dlaczego wybrano zbiornik na olej napędowy o pojemności 40m³ jako obowiązkowy , a nie np. dwa po 20m³, albo brak zbiornika jeśli Wykonawca chciałby realizować przewozy autobusami zeroemisyjnymi lub na inne paliwo niż olej napędowy? Dlaczego nie ma okresu dostosowawczego na posiadanie tego zbiornika? Czy zbiornik i stacja paliw muszą znajdować się na terenie bazy eksploatacyjnej czy mogą być niezależną nieruchomością?

U

Czy wpisując te wymogi przeanalizowano (kto personalnie to zrobił) ile nieruchomości na terenie GMZ spełnia te wymóg i czy potencjalnie nie jest to warunek wykluczający dla Wykonawców?

Pytania do dokumentu „Projektowane postanowienia Umowy”

W §3 ust. 7pkt 15 liczba 10 szt autobusów spełniających normę Euro 6 zawiera w sobie te autobusy, które będą zadeklarowane przez Wykonawcę od 1 dnia wykonywania zamówienia?

W §5 w ust 2. Opisano tryb postępowania ze skargami, które wpłyną bezpośrednio do Operatora. W interesie Zamawiającego jest zobowiązanie, aby rejestr wszelkich skarg i sposobu ich załatwienia trafiał do Zamawiającego.

W §8 Waloryzacja m.in. w pkt 3 i 4 mowa o wzroście kosztów Operatora, natomiast właściwszym byłaby zmiana wysokości kosztów, aby uwzględniać też ewentualne obniżenia tychże.

W §9 Kary umowne brak jest wpisania kar, ani odniesienia do dodatkowego zestawienia kar za uchybienia w wykonywaniu Umowy w postaci jednostkowych spóźnień, awarii klimatyzacji, brudu itp.

Limit 1% łącznej wysokości kar jest **stanowczo za niski** i nie zapewnia odpowiedniej ochrony interesów Pasażerów i Zamawiającego. Powinien on zawierać się w przedziale 10-30% i być ewentualnie proporcjonalnie obniżany za każdy miesiąc wykonywania usługi bez kar.

W Umowie brak jest uwzględnienia/wprowadzenia uprawnienia dla radnych Rady Miasta Zgierza do prawa wejścia na tereny związane z wykonywaniem usługi w celu dokonania oceny realizacji działania. (Szczegóły lub ramy tych wizyt powinny być jasno określone).

Brak jest wskazania możliwości uruchomienia nocnych połączeń autobusowych.

Proszę o wyjaśnienie powyższych.

w trybie art. 24 ust. 6 u.s.g.
przekazuję do
Prezydenta Miasta Zgierza

01.09.2025

PRZEWODNICZĄCY
Rady Miasta Zgierza

Łukasz Wróblewski