

Uchwała nr 86/2015
Zarządu Komunikacyjnego Związku Komunalnego
Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego w Katowicach
z dnia 22 września 2015 roku

w sprawie: określania warunków udziału oraz niektórych innych postanowień Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w postępowaniach przetargowych na wykonywanie usług autobusowego transportu publicznego na liniach organizowanych przez KZK GOP.

Na podstawie § 34 ust. 3 lit. g/ oraz j/ Statutu KZK GOP (Dz. Urz. Województwa Śląskiego z 2015 r., poz. 3232), w związku z uchwałą nr CXIX/12/2013 Zgromadzenia KZK GOP z dnia 25 kwietnia 2013 r. w sprawie przyjęcia planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach

Zarządu Związku uchwała :

§ 1

Przyjąć zasady określania warunków udziału oraz niektórych innych postanowień Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w postępowaniach przetargowych na wykonywanie usług autobusowego transportu publicznego na liniach organizowanych przez KZK GOP, zgodnie z załącznikiem nr 1 do niniejszej uchwały.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Przewodniczącemu Zarządu.

§ 3

Uchyla się uchwałę Zarządu KZK GOP nr 18/2001 z dnia 5 lipca 2001 roku w sprawie zasad przeprowadzania i harmonogramu przetargów na obsługę linii komunikacji autobusowej KZK GOP oraz uchwałę Zarządu KZK GOP nr 5/2008 z dnia 8 stycznia 2008 roku w sprawie określania warunków udziału w postępowaniach przetargowych na wykonywanie usług autobusowego transportu publicznego na liniach komunikacji miejskiej KZK GOP.

§ 4

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Przewodniczący Zarządu

Roman Urbańczyk

Zasady określania warunków udziału oraz niektórych innych postanowień Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w postępowaniach przetargowych na wykonywanie usług autobusowego transportu publicznego na liniach organizowanych przez KZK GOP

1. Wykonawca ubiegający się o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na wykonywanie usług autobusowego transportu publicznego na liniach organizowanych przez KZK GOP powinien udokumentować, że dysponuje odpowiednim doświadczeniem, tj. w okresie określonym w przepisach wykonawczych do ustawy – Prawo zamówień publicznych, wykonał usługi z zakresu przewozów regularnych o określonej wartości. Wartość tych usług powinna kształtować się na poziomie od 25 do 50 % szacowanej wartości danego zamówienia.
2. W przypadku gdy postępowanie przetargowe zostanie unieważnione z powodu braku oferentów, dopuszcza się obniżenie progu określającego doświadczenie, wymienionego w punkcie 1, do poziomu 50 % wartości z unieważnionego przetargu.
3. Przedmiotem zamówienia może być wykonywanie usług autobusowego transportu publicznego na jednej lub wielu liniach komunikacji miejskiej lub innych liniach publicznego transportu zbiorowego, celem realizacji zadań statutowych KZK GOP oraz zadań powierzonych przez innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
4. Liczba linii mogących tworzyć pakiet zadań przewozowych, stanowiący przedmiot pojedynczego postępowania przetargowego, nie jest ograniczona i zależy od konkretnego postępowania przetargowego.
5. Pakiety zadań przewozowych mogą być określane jako grupy linii tworzone według następujących zasad:
 - a. funkcjonalnego powiązania wytypowanych linii (rodzaj taboru, efektywność wykorzystania pojazdów, optymalizacja kosztów obsługi linii),
 - b. powiązania linii pod względem obsługiwanego obszaru, np. wspólnych ciągów komunikacyjnych, węzłów przesiadkowych, przystanków końcowych,
 - c. wykorzystania efektów skali oraz doświadczenia,
 - d. powiązania linii pod względem ich funkcji w obsłudze komunikacyjnej (linie podstawowe, uzupełniające),
 - e. innych merytorycznie uzasadnionych.
6. Standard oraz wiek taboru powinien być zgodny z wytycznymi określonymi przez „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Komunikacyjnego Związku Komunalnego GOP w Katowicach”, przy czym ustalenia „Planu...” mają charakter ogólny i powinny być realizowane z uwzględnieniem specyfiki konkretnego postępowania przetargowego.
7. Przy doborze wieku, norm jakości, rozwiązań technicznych oraz standardu wyposażenia taboru wymaganego do obsługi linii lub pakietu linii uwzględnia się następujące aspekty:
 - a. wytyczne polityk, strategii i programów rozwojowych poszczególnych obszarów – odnoszące się do wyposażenia i standardu pojazdów publicznego transportu zbiorowego oraz innych elementów procesu transportowego, jakości świadczonych usług,

ograniczania uciążliwości transportu dla otoczenia i innych kwestii dotyczących zarówno bezpośrednio systemu transportowego, jak też innych zagadnień powiązanych, np. ochrony powietrza (wprowadzanie pojazdów o niskiej emisji spalin lub bezemisyjnych), przeciwdziałania wykluczeniu społecznemu, podnoszenia atrakcyjności oraz konkurencyjności aglomeracji – stanowionych zarówno na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym, jak i na poziomie międzynarodowym (włączając dyrektywy, rozporządzenia i wszelkie dokumenty będące wyrazem polityki Unii Europejskiej oraz innych organizacji współpracy międzynarodowej, w których uczestniczymy na poziomie krajowym lub regionalnym),

- b. czas trwania umowy na wykonywanie usług autobusowego transportu publicznego – przy umowach na podstawowy okres wykonywania usług przewozowych, wynoszący 96 miesięcy, lub dłuższy – uwzględniając korelację okresu obowiązywania umowy z okresem amortyzacji taboru autobusowego – zaleca się wymaganie fabrycznie nowego taboru, wyposażonego w jednostki napędowe spełniające najbardziej rygorystyczne normy emisji spalin (aktualnie obowiązujące lub wyższe); w przypadku umów zawieranych na krótszy okres lub umów zawieranych doraźnie (konieczność natychmiastowego udzielenia zamówienia, np. autobusowa komunikacja zastępcza) – wymagania dotyczące taboru mogą być niższe,
- c. ranęę poszczególnych linii lub pakietów linii w systemie publicznego transportu zbiorowego – do obsługi linii najbardziej istotnych z punktu widzenia należytego zaspokajania potrzeb przewozowych pasażerów, szczególnie ważnych dla sprawnej obsługi transportowej aglomeracji, stanowiących główne, szkieletowe połączenia międzygminne lub linie magistralne w obrębie poszczególnych gmin, linie zbiorcze, łączące węzły przesiadkowe, charakteryzujące się dużymi potokami pasażerów, linie o długich trasach, jak również linie nie posiadające połączeń alternatywnych, wymagane powinny być autobusy o najwyższym standardzie, w tym także posiadające ponadstandardowe wyposażenie, celem zapewnienia najwyższej jakości i pewności świadczonych usług,
- d. charakter obsługiwanych obszarów – w przypadku linii przebiegających przez obszary śródmiejskie, szczególnie narażone na uciążliwości związane z emisją spalin, jak również przebiegające w pobliżu obszarów cennych pod względem przyrodniczym i wrażliwych pod względem ekologicznym, np. parki, obszary leśne, ujęcia wody pitnej, etc., uzasadnione są preferencje dla taboru wykorzystującego alternatywne, nowoczesne metody zasilania: autobusów o napędzie gazowym (metanowym), hybrydowym, a w dalszym horyzoncie czasu – elektrycznym, przy czym – z uwagi na konieczność zabezpieczenia regularności i pewności usług przewozowych – preferowane powinny być sprawdzone metody zasilania, nie stanowiące rozwiązań prototypowych,
- e. efektywność pracy poszczególnych pojazdów na linii lub w pakiecie linii – w przypadku tzw. wozów szczytowych, wykonujących usługi przewozowe tylko w wybranych porach dnia, tygodnia lub roku (np. w ferie i wakacje), biorąc pod uwagę ograniczone wykorzystanie taboru, mające odzwierciedlenie w relatywnie mniejszej liczbie wykonywanych wozokilometrów, dopuszcza się wymaganie taboru starszego, o niższych parametrach.

8. Wymagany tabor powinien spełniać warunki dotyczące przystosowania do przewozu osób z niepełnosprawnością, w tym przede wszystkim spełniać normy określone dla taboru niskopodłogowego. Dla nowych jednostek taborowych wymagane jest wyposażenie w platformy najazdowe dla wózków inwalidzkich. Wymagania te powinny być odpowiednio korygowane w przypadku taboru minibusowego i/lub gdy w danym segmencie pojazdów nie są produkowane wozy niskopodłogowe.
9. Ponadstandardowe elementy wyposażenia taboru, takie jak np. jednostki napędowe o napędzie gazowym (metanowym) lub hybrydowym, mogą być jednym z warunków udziału w postępowaniu przetargowym lub alternatywnie stanowić przedmiot pozacenowych kryteriów oceny ofert – w zależności od potrzeb Zamawiającego (KZK GOP).
10. W przypadku gdy kwota jaką Zamawiający (KZK GOP) zamierza przeznaczyć na realizację danego zamówienia publicznego przekracza wartość 30 mln zł, specyfikacja istotnych warunków zamówienia (SIWZ) podlega zatwierdzeniu przez Zarząd KZK GOP.

Przewodniczący Zarządu

Roman Urbańczyk

**Z-ca Dyrektora
ds. Przewozów
Krzysztof Sobański**