

Lp.	Pytanie:	Odpowiedź:	Zmiana SIWZ
149	<p>Mając na względzie, że zgodnie z treścią zdania drugiego w pkt 1 Rozdziału IV Części II SIWZ, Zamawiający przewidział, że wykonawca może złożyć ofertę maksymalnie na jedną część Zamówienia (z dwóch części Zamówienia przewidzianych przez Zamawiającego zgodnie z SIWZ), prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający dopuści rozwiązanie polegające na złożeniu ofert w ramach Zamówienia na poszczególne jego Części przez odrębnych Wykonawców będących podmiotami należącymi do tej samej grupy kapitałowej w rozumieniu przepisów o zamówieniach publicznych m.in. w następującej konfiguracji:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Spółka X złoży ofertę na jedną z części Zamówienia, zaś ofertę na drugą część Zamówienia złoży Spółka Y należąca do tej samej grupy kapitałowej, co Spółka X, albo b) Spółka X złoży ofertę na jedną z części Zamówienia, zaś ofertę na drugą część Zamówienia złożą (w ramach konsorcjum) wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia (w rozumieniu art. 23 p.z.p.) tj. Spółka X oraz Spółka Y (przy czym zarówno Spółka X jak i Spółka Y należą do tej samej grupy kapitałowej), albo c) Spółka X złoży ofertę na jedną z części Zamówienia, zaś ofertę na drugą część Zamówienia złożą (w ramach konsorcjum) inni wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia (w rozumieniu art. 23 p.z.p.) tj. Spółka X lub Spółka Y należąca do tej samej grupy kapitałowej co Spółka X oraz 	<p>Zamawiający będzie ocenił konkretny stan faktyczny zaistniały po upływie terminu składania ofert przez pryzmat przepisów ustawy Pzp, w szczególności art. 24 ust. 2 pkt 5 ustawy Pzp.</p>	

	<p>Spółka Z, która to Spółka Z nie będąca Spółka z grupy kapitałowej, do której należą Spółki X oraz Y), albo</p> <p>d) Spółka X złoży ofertę na jedną z części Zamówienia, zaś ofertę na drugą część Zamówienia złożą (w ramach konsorcjum) inni wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia (w rozumieniu art. 23 p.z.p.) tj. Spółka Y oraz Spółka Z, która to Spółka Z ma siedzibę poza granicami Polski na terytorium jednego z krajów Unii Europejskiej (dostarczająca m.in. Wykaz wykonanych usług autobusowych zgodnie z SIWZ (przy czym zarówno Spółka X jak i Spółka Y jak również Spółka Z należą do tej samej grupy kapitałowej)?</p>		
150	<p>Zgodnie z treścią pkt 1 Rozdziału V Części II SIWZ, termin zakończenia wykonywania usług wynikających z danej części Zamówienia został w sposób sztywny określony na: (i) 30 listopada 2024 r. – w przypadku części I Zamówienia oraz (ii) 31 grudnia 2024 r. - w przypadku części II Zamówienia. Tym samym okres świadczenia usług wynikających z umów w sprawie realizacji poszczególnych części Zamówienia został określony na 8 (osiem) lat licząc od: (i) 01 grudnia 2016 r. – w przypadku części I Zamówienia oraz (ii) 01 stycznia 2017 r. – w przypadku części II Zamówienia. Mając w szczególności na względzie nieprzewidziane okoliczności jakie mogą zaistnieć w trakcie postępowania przetargowego objętego Zamówieniem wpływające na przedłużenie postępowania przetargowego (takie jak m.in. odwołania</p>	Odpowiedź udzielona przy pytaniu nr 7	

	<p>wykonawców od rozstrzygnięć Zamawiającego do Krajowej Izby Odwoławczej/Sądu Okręgowego i związane z tym oczekiwanie na sporządzenie i doręczenie orzeczeń ww. instytucji, wezwania Zamawiającego do złożenia przez wykonawców wyjaśnień/uzupełnienia dokumentów w toku postępowania, proces uzgadniania dokumentacji technicznej autobusów stosownie do postanowień Załącznika nr 2 do wzoru umowy, etc.), wnosimy aby Zamawiający usunął z treści SIWZ ww. sztywne określenie daty zakończenia wykonywania usług wynikających z danej części Zamówienia (jak to ma miejsce obecnie w treści ww. pkt 1 Rozdziału V Części II SIWZ) i jednocześnie wprowadził w treści SIWZ modyfikację przewidującą, że termin zakończenia wykonywania usług wynikających z danej części Zamówienia wynosić będzie 8 (osiem) lat licząc od daty upływu 25 tygodni od daty podpisania przez Zamawiającego z wybranymi wykonawcami umów w sprawie realizacji danej części Zamówienia, jednakże nie wcześniej niż od daty 01 grudnia 2016 r. – w przypadku części I Zamówienia oraz od daty 01 stycznia 2017 r. – w przypadku części II Zamówienia. W powyższym kontekście zwracamy uwagę, że brak pewności co do terminu trwania kontraktu (8 lat) utrudnia rzetelną kalkulację stawki i może wpłynąć na brak porównywalności ofert np.: inny jest jednostkowy koszt autobusu na km przy 8 latach a inny przy 7,5 roku.</p>		
151	<p>Mając na względzie przewidziany w treści lit. d) w pkt 2 Rozdziału VIII Części III SIWZ oraz ppkt 5) w pkt 1 Rozdziału IX Części III</p>	<p><i>Ad. a) Tak.</i> <i>Ad. b) Zarówno wykaz usług jak i oświadczenie powinien złożyć wykonawca</i></p>	

	<p>SIWZ, wymóg dołączenia do oferty oświadczenia na temat wielkości średniego rocznego zatrudnienia u wykonawcy usług oraz liczebności personelu kierowniczego w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, prosimy o wyjaśnienie:</p> <p>a) czy wymóg posiadania średniorocznego zatrudnienia w liczbie co najmniej 70 pracowników (w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert) obejmuje/zawiera w sobie także liczbę pracowników stanowiących personel kierowniczy?</p> <p>b) czy powyższe oświadczenie o stanie zatrudnienia złożyć powinien wyłącznie „wykonawca usług” (stosownie do literalnego brzmienia ppkt 5) w pkt 1 Rozdziału IX Części III SIWZ) tzn. usług objętych wykazem dołączanym do oferty w celu wykazania przez danego wykonawcę spełnienia warunku wiedzy i doświadczenia w rozumieniu lit. b) w pkt 2 Rozdziału VIII Części III SIWZ?</p>	<p><i>składający ofertę.</i></p>	
152	<p>Mając na względzie, zastosowany w treści ppkt 2) w pkt 2 Rozdziału XIV Części IV SIWZ, opis kryterium oceny ofert w postaci „alternatywne źródła zasilania autobusów”, prosimy o wyjaśnienie/potwierdzenie, czy wskazanie (zgłoszenie) przez wykonawcę w treści formularza ofertowego więcej niż 5 (pięciu) autobusów o alternatywnym źródle zasilania (w rozumieniu postanowień ww. ppkt 2) w pkt 2 Rozdziału XIV Części IV SIWZ) i tak skutkować będzie przyznaniem wykonawcy punktów (z tytułu powyższego kryterium) w identycznej liczbie jak za wskazanie (zgłoszenie) przez wykonawcę w</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z kryteriami oceny ofert za zgłoszenie pięciu pojazdów o alternatywnym źródle zasilania autobusów Zamawiający przyzna 15 punktów. Zgłoszenie większej liczby autobusów będzie skutkowało przyznaniem również 15 punktów.</p>	

	formularzu ofertowym wyłącznie 5 (pięciu) autobusów o alternatywnym źródle zasilania (w rozumieniu postanowień ww. ppkt 2) w pkt 2 Rozdziału XIV Części IV SIWZ) tj. 15 punktów?		
153	<p>Mając na względzie, że zgodnie z pkt 1 Rozdziału XVI Części V SIWZ, wybrany wykonawca zobowiązany jest, przed podpisaniem umowy, do wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 8% maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy, prosimy o wyjaśnienie w jaki dokładnie sposób obliczana będzie ww. „maksymalna wartość nominalna zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy” równoważność 8% której to wartości stanowić będzie zabezpieczenie należytego wykonania umowy?</p> <p>Mając na względzie, że metodologia obliczenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy jest niezbędna celem prawidłowego wypełnienia przez wykonawców treści Załącznika nr 3.1. do SIWZ (tj. kalkulacji ceny oferty – w szczególności w zakresie pozycji „koszty finansowe”, w sytuacji gdy wykonawca zamierza wnieść zabezpieczenie należytego wykonania umowy w formie gwarancji bankowej lub ubezpieczeniowej), prosimy o podanie konkretnego liczbowego przykładu kalkulacji ww. „maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy”, np. przy hipotetycznym założeniu, że stawka 1 (jednego) wozokilometra brutto (podana przez wykonawcę w treści pkt 5 formularza</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że maksymalna wartość nominalna zobowiązania wynikającego z umowy jest równa całkowitemu wynagrodzeniu Operatora za cały okres świadczenia usług stanowiących przedmiot umowy. Maksymalne wynagrodzenie całkowite będzie stanowiło natomiast sumę maksymalnych wynagrodzeń rocznych w kolejnych latach. Dla ustalenia wynagrodzenia rocznego należy dokonać prostego zestawienia §1 ust. 4 umowy ustalającego maksymalną liczbę wozokilometrów zleczanych przez Zamawiającego oraz §4 ust. 6 umowy określającego maksymalny poziom waloryzacji. Zgodnie z powyższym, maksymalne wynagrodzenie będzie określane jako iloczyn maksymalnej liczby wkm (4 400 000), zaoferowanej przez Wykonawcę stawki za wkm oraz maksymalnej stawki waloryzacji (1,04). Maksymalne wynagrodzenie w kolejnych latach, należy obliczać przy uwzględnieniu stawki zwaloryzowanej o maksymalny współczynnik.</p>	

	<p>ofertowego oraz do uzupełnienia w treści § 4 ust. 1 wzoru umowy) wynosi 10,00 zł? Czy Zamawiający pod pojęciem „maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy” rozumie „całkowite wynagrodzenie Operatora za cały okres świadczenia usług stanowiących przedmiot Umowy” stosownie do § 4 ust. 5 wzoru umowy? Jeżeli tak to prosimy również o podanie konkretnej metodologii (opartej na liczbach) obliczania ww. „całkowitego wynagrodzenia Operatora za cały okres świadczenia usług stanowiących przedmiot Umowy” - także posługując się ww. hipotetycznym założeniem, że stawka 1 (jednego) wozokilometra brutto (podana przez wykonawcę w treści pkt 5 formularza ofertowego oraz do uzupełnienia w treści § 4 ust. 1 wzoru umowy) wynosi 10,00 zł.</p>		
154	<p>Pytanie dot. pkt 5.6.3., 5.7.2. i 5.8.2. Załącznika nr 1 do SIWZ W pkt 5.6.3., 5.7.2. i 5.8.2. Załącznika nr 1 do SIWZ, Zamawiający na końcu opisu kolejnych punktów tj. (odpowiednio) „udział procentowy pojazdów, w których czynnik chłodniczy posiada niski współczynnik ocieplenia globalnego punktowany”, „wartość procentowa masy pojazdu pochodząca z recyklingu lub wykorzystująca materiały ze źródeł odnawialnych punktowana” oraz „udział procentowy pojazdów wyposażonych w system start-stop punktowany” użył stwierdzenia „punktowany”, nie wyjaśniając jednocześnie, co ono oznacza i jaki może mieć wpływ na ocenę oferty złożonej przez potencjalnego wykonawcę. Prosimy więc o wyjaśnienie intencji wprowadzenia powyższych postanowień i ich</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że przedstawione w punktach 5.6, 5.7 i 5.8 zapisy nie stanowią wymagań i nie są przedmiotem oceny punktowej oferty. Zamawiający sprostował pomyłkę redakcyjną przy odpowiedziach na pytania 144-146.</p>	

	ewentualny wpływ na ocenę oferty.		
155	W pkt 5.8.1. Załącznika nr 1 do SIWZ dotyczącym systemu start-stop został powtórzony opis z pkt 5.7.1. Załącznika nr 1 do SIWZ dotyczącego materiałów stosowanych w pojeździe. Prosimy więc o doprecyzowanie ww. pkt 5.8.1. Załącznika nr 1 do SIWZ.	Zamawiający sprostował pomyłkę redakcyjną przy odpowiedzi na pytanie 146.	
156	W treści pkt 13.3.3., 14.3. oraz 15.3. Załącznika nr 1 do SIWZ znajduje się sformułowanie: „Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.”. Prosimy o wyjaśnienie jaka jest intencja wprowadzenia powyższego sformułowania w treści ww. postanowień Załącznika nr 1 do SIWZ?	Zamawiający wyjaśnia że błędnie podane odwołania odnoszą się do punktu 1.4 Załącznika nr 1 do SIWZ. Zamawiający prostuje pomyłkę redakcyjną.	<p>Było:</p> <p>13.3.3. wszystkie parametry określone w punkcie 13.3.2. muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia urządzeń nawiewowych oraz osiągnięcia następujących warunkach pomiaru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • okna i drzwi zamknięte, • napełnienie na poziomie do ok. 60% (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem – zgodnie z punktem Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania., • pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi. <p>Przy napełnieniu większym od 60% urządzenia nawiewowe muszą pracować z wykorzystaniem do maksimum swojej wydajności i dążyć do utrzymania warunków temperaturowych wewnątrz pojazdu określonych w punkcie 13.3.2.</p> <p>Po zmianie:</p> <p>13.3.3. wszystkie parametry określone w punkcie 13.3.2. muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia urządzeń nawiewowych oraz osiągnięcia następujących warunkach pomiaru:</p>

			<ul style="list-style-type: none"> • okna i drzwi zamknięte, • napełnienie na poziomie do ok. 60% (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem – zgodnie z punktem 1.4, • pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi. <p>Przy napełnieniu większym od 60% urządzenia nawiewowe muszą pracować z wykorzystaniem do maksimum swojej wydajności i dążyć do utrzymania warunków temperaturowych wewnątrz pojazdu określonych w punkcie 13.3.2.</p> <p>Było: 14.3.</p> <p>Wszystkie parametry określone w punkcie 14.2 muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia układu klimatyzacji oraz osiągnięcia następujących warunków pomiaru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • okna i drzwi zamknięte, • napełnienie na poziomie do ok. 60% (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem – zgodnie z punktem Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania., • pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi. <p>Przy napełnieniu większym od 60% urządzenia klimatyzacyjne muszą pracować z wykorzystaniem do maksimum swojej wydajności i dążyć do utrzymania warunków temperaturowych wewnątrz pojazdu określonych w punkcie</p>
--	--	--	--

			<p>14.2.</p> <p>Po zmianie:</p> <p>14.3. Wszystkie parametry określone w punkcie 14.2 muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia układu klimatyzacji oraz osiągnię w następujących warunkach pomiaru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • okna i drzwi zamknięte, • napełnienie na poziomie do ok. 60% (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem – zgodnie z punktem 1.4, • pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi. <p>Przy napełnieniu większym od 60% urządzenia klimatyzacyjne muszą pracować z wykorzystaniem do maksimum swojej wydajności i dążyć do utrzymania warunków temperaturowych wewnątrz pojazdu określonych w punkcie 14.2.</p> <p>Było:</p> <p>15.3. Wszystkie parametry określone w punkcie 15.2 muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia układu grzewczego oraz osiągnię w następujących warunkach pomiaru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • okna i drzwi zamknięte, • napełnienie na poziomie do ok. 60% (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem – zgodnie z punktem Błąd! Nie można odnaleźć źródła odwołania.,
--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> • pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi. <p>Przy napełnieniu większym od 60% urządzenia grzewcze muszą pracować z wykorzystaniem do maksimum swojej wydajności i dążyć do utrzymania warunków temperaturowych wewnątrz pojazdu określonych w punkcie 15.2.</p> <p>Po zmianie:</p> <p>15.3. Wszystkie parametry określone w punkcie 15.2 muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia układu grzewczego oraz osiągnięcia następujących warunków pomiaru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • okna i drzwi zamknięte, • napełnienie na poziomie do ok. 60% (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem – zgodnie z punktem 1.4, • pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi. <p>Przy napełnieniu większym od 60% urządzenia grzewcze muszą pracować z wykorzystaniem do maksimum swojej wydajności i dążyć do utrzymania warunków temperaturowych wewnątrz pojazdu określonych w punkcie 15.2.</p>
157	Zgodnie z pkt 22.7.3. i 22.7.4. Załącznika nr 1 do SIWZ, Zamawiający wymaga udostępnienia nagrań z pojazdu w czasie rzeczywistym za pomocą wystawionego API dla programów Zamawiającego oraz poprzez oprogramowanie operatora dostępne przez stronę WWW. W świetle powyższych	a) Zamawiający zamierza używać rzeczywistego (on-line) podglądu w pojazdach w sytuacjach nadzwyczajnych (zgłoszenie napaści, wypadku, kolizji itp.). Zamawiający wymaga takiej funkcjonalności na podstawie doświadczeń innych organizatorów i	

<p>postanowień, prosimy o wyjaśnienie:</p> <p>a) w jakim celu Zamawiający chce korzystać z rzeczywistego podglądu nagrania? Jakie to ma uzasadnienie finansowe i techniczne realizacji tego wymagania w zakresie realizacji usług przewozu osób?</p> <p>b) kto będzie korzystał z aplikacji poprzez API?</p> <p>c) Aktualnie operatorzy publicznego autobusowego transportu zbiorowego świadczący usługi przewozowe na rzecz ZTM, udostępniają nagrania jedynie służbom policyjnym oraz ZTM z incydentów w autobusie i jedynie na pisemny wniosek. Odpowiedzialność za wykorzystanie takiego nagrania pozostaje więc w gestii organu, który na podstawie odpowiednich przepisów może żądać takiego nagrania. W przypadku dostępu on-line do nagrania bezpośrednio w autobusie pojawia się kwestia ochrony danych osobowych pasażerów, więc prosimy o informacje jak Zamawiający zamierza chronić dane osobowe pasażerów komunikacji miejskiej mając do dyspozycji API lub dostęp on-line przez WWW, z którego mogą skorzystać osoby niepowołane? Operator nie będzie mógł w żaden sposób zapobiec sytuacji, kiedy np. obraz zostanie nagrany na nośnik użytkownika aplikacji API / WWW, a następnie udostępniony np. w Internecie. Jednocześnie, jako użytkownik APN oraz kart SIM, może zostać pociągnięty do odpowiedzialności karnej, jeśli pasażer złoży skargę do odpowiednich</p>	<p>operatorów w Polsce.</p> <p>b) Dostęp do podglądu rzeczywistego będą posiadali wyłącznie upoważnieni pracownicy Zamawiającego.</p> <p>c) Zadaniem Wykonawcy będzie należyte zabezpieczenie dostępu do podglądu rzeczywistego oraz umożliwienie dostępu dla Zamawiającego. Dostęp on-line nie różni się od dostępu offline w zakresie konieczności ochrony treści zarówno po stronie Wykonawcy jak i Zamawiającego. Zamawiający wymaga aby to Wykonawca był właścicielem APN oraz kart SIM.</p> <p>d) Zamawiający nie opłaci transmisji danych niezbędnych do realizacji wymagań SIWZ. Obowiązkiem Wykonawcy jest kalkulacja stawki za wozokilometr tak aby pokrywała koszty ponoszone przez niego w trakcie realizacji Umowy</p> <p>e) Zamawiający nie zmienia zapisów SIWZ we wskazanym zakresie. Zamawiający zwraca uwagę na fakt, że obecnie koszty transmisji danych są na niskim poziomie przy jednoczesnym zachowaniu dużych objętości pakietów danych (kilka gigabajtów).</p>	
---	---	--

	<p>organów. Prosimy więc o wykreślenie tego wymogu z SIWZ. Jednocześnie Operator wnosi do Zamawiającego, jeśli Zamawiający pozostawi ten wymóg w SIWZ, aby Zamawiając był właścicielem i dostawcą APN oraz kart SIM, które mają być wykorzystywane do tego celu.</p> <p>d) czy Zamawiający opłaci transmisję danych z kamer operatora (wymagana jest dodatkowa karta SIM z dużym transferem danych)? Jeśli Zamawiający podtrzyma wymagania ujęte w pkt 22.7.4. Załącznika nr 1 do SIWZ wnosimy, aby dostawę kart SIM, APN oraz koszty transmisji ponosił Zamawiający.</p> <p>e) mając na względzie, że dane on-line z systemu monitoringu w autobusie liczone są w setkach MB, co może prowadzić do tego, że transmisja danych zostanie wyczerpana albo też zrywana podczas jazdy autobusu (technologia operatorów sieci komórkowych) i wtedy nie będzie możliwy dostęp on-line do podglądu (operator nie jest bowiem tego w stanie zapewnić albowiem nie jest w stanie przewidzieć jak często Zamawiający będzie wykorzystywał transmisje danych) a Zamawiający może nakładać kary na operatora na co operator nie ma technicznego wpływu, wnosimy o zmianę SIWZ w taki sposób, że odpowiedzialność za dostarczenia kart SIM jest po stronie Zamawiającego i operator nie będzie ponosił kar za brak dostępu do nagrań w czasie rzeczywistym on-line na pojeździe.</p>		
--	---	--	--

158	<p>Pytanie dot. pkt 1.1.2. Załącznika nr 2 do SIWZ</p> <p>Stosownie do pkt 1.1.2. Załącznika nr 2 do SIWZ, obiekt zaplecza technicznego (zajeżdźnia) oraz filie (jeżeli operator planuje eksploatację więcej niż jednego obiektu zaplecza technicznego) powinny posiadać „system kontroli dostępu na teren z odpowiednimi urządzeniami, oprogramowaniem i wdrożonymi procedurami organizacyjnymi mającymi na celu identyfikację osób wchodzących/wychodzących z zajeżdźni”.</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie jaka jest intencja wprowadzenia przez Zamawiającego powyższego postanowienia (tj. wymogu wyposażenia obiektu zaplecza technicznego/filii w system kontroli dostępu na teren z odpowiednimi urządzeniami, oprogramowaniem i wdrożonymi procedurami organizacyjnymi mającymi na celu identyfikację osób wchodzących/wychodzących z zajeżdźni)?</p> <p>Teren operatora (na którym miałby być zlokalizowany obiekt zaplecza technicznego lub filie) nie jest przedmiotem świadczenia usług stanowiących przedmiot Zamówienia i jego ochrona jak również stosowane w tym zakresie procedury kontroli dostępu są biznesową sprawą będącą wyłącznie w gestii operatora, szczególnie w sytuacji gdy taki teren nie jest przeznaczony jedynie dla celów związanych w wykonywaniem przez danego operatora usług wynikających z umów zawartych z Zamawiającym. Wnosimy więc o wykreślenie tego wymogu z treści SIWZ.</p> <p>Utrzymanie zapisu powoduje niepotrzebne podnoszenie kosztów realizacji zamówienia.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że w gestii wykonawcy jest dobór technologii, urządzeń oraz przygotowanie właściwych procedur zapewniających kontrolę dostępu na teren zaplecza technicznego.</p> <p>Zamawiający zlecając usługę przewozową stanowiącą przedmiot zamówienia oczekuje realizacji jej na warunkach zgodnych z umową, tj. realizację wszystkich zadań przewozowych w pełni sprawnym taborem.</p> <p>Zaplecze techniczne, które ma zapewniać możliwość utrzymania pojazdów w sprawności oraz postój pojazdów powinno być odpowiednio chronione przed dostępem osób niepowołanych, które swoim działaniem mogłyby uniemożliwić wykonawcy realizację warunków umowy.</p> <p>Choć ryzyka biznesowe w takiej sytuacji pozostają po stronie wykonawcy – straty finansowe, to Zamawiający ponosi konsekwencje konieczności zapewnienia pasażerom możliwości transportu w ramach zadań przewozowych realizowanych przez wykonawcę.</p> <p>Niewykonanie usługi przewozowej ma duże skutki społeczne.</p> <p>Wymóg określony w Załączniku nr 2 do SIWZ leży w interesie obu stron.</p> <p>Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.</p>	
-----	--	---	--

159	<p>Pytanie dot. pkt 1.3.5. Załącznika nr 2 do SIWZ</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie jakie mają być konkretnie spełnione przesłanki aby uznać, że stanowisko do obsługi klimatyzacji jest wydzielone w rozumieniu pkt 1.3.5. Załącznika nr 2 do SIWZ?</p>	<p>Zamawiający informuje, że organizacja stanowiska do obsługi klimatyzacji powinna uwzględniać specyfikę lokalizacji urządzeń na dachu pojazdu i umożliwiać w sposób bezpieczny i prawidłowy dokonywanie czynności serwisowych. Wydzielenie stanowiska należy rozumieć jako możliwość przeprowadzenia tych prac bez negatywnego wpływu na inne czynności serwisowe związane z obsługą okresową lub bieżącą pojazdu.</p>	
160	<p>Pytania dot. pkt 1.3.6. i 1.3.7. Załącznika nr 2 do SIWZ.</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie o jakich konkretnie urządzeniach do sprawdzenia szczelności i działania układów chłodzenia, pneumatycznego, hamulcowego, hydraulicznego i elektrycznego (które mają stanowić jeden z elementów stanowiska obsługi bieżącej i okresowej (OB/OO) pojazdów) oraz urządzeniach do sprawdzenia prawidłowości działania zawieszenia oraz układu kierowniczego mowa odpowiednio w pkt 1.3.6. i 1.3.7. Załącznika nr 2 do SIWZ? Prosimy o przedstawienie listy przedmiotowych urządzeń.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że opis wyposażenia zaplecza technicznego powinien być elementem szczegółowej koncepcji realizacji zaplecza technicznego przedstawionej przez Wykonawcę. Lista konkretnych urządzeń jest uzależniona w dużej mierze od wybranego typu pojazdów oraz wymagań producenta w tym zakresie.</p> <p>Wyposażenie zaplecza technicznego powinno umożliwić szczegółową kontrolę pojazdów celem utrzymywania ich we właściwym stanie technicznym przekładającym się na prawidłową i bezpieczną realizację usługi przewozowej.</p>	
161	<p>Pytanie dot. pkt 1.3.10. Załącznika nr 2 do SIWZ.</p> <p>Prosimy o potwierdzenie czy ujęte w pkt 1.3.10. Załącznika nr 2 do SIWZ stanowisko do mycia komór silnika, podzespołów oraz podwozia autobusu może być zlokalizowane w ramach automatycznej mechanicznej myjni pojazdów, o której mowa w pkt 1.2.4. Załącznika nr 2 do SIWZ przy założeniu, że mycie komór silnika, podzespołów oraz podwozia autobusu odbywałoby się w ramach</p>	<p>Odpowiedź została udzielona przy pytaniu nr 67.</p>	

	automatycznej mechanicznej myjni pojazdów, o której mowa w pkt 1.2.4. Załącznika nr 2 do SIWZ?		
162	<p>Pytanie dot. pkt 1.15. Załącznika nr 2 do SIWZ oraz pkt 3.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy stanowiącego Załącznik nr 9 do SIWZ dla obu części Zamówienia Zgodnie z pkt 3.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy (pod nazwą: Procedury przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia pojazdów i obiektów zaplecza technicznego) „Operator nie później niż 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do udostępnienia Zamawiającemu wszystkich obiektów zaplecza technicznego (zajezdni) wymaganych przez Zamawiającego, w których będzie odbywała się obsługa pojazdów.”</p> <p>Taki sposób skonfigurowania wymogów dotyczących obiektów zaplecza technicznego będzie skutkować niemożliwością złożenia w przetargu ofert przez podmioty, które nie dysponują takim zapleczem technicznym na etapie składania ofert i z przyczyn obiektywnych (takich jak m.in. standardowy okres trwania stosownych procedur administracyjnych), nie będą w stanie takiego zaplecza stworzyć w terminach przewidzianych obecnie w SIWZ.</p> <p>W związku z powyższym wnioskujemy o przedłużenie określonego w pkt 3.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy terminu przewidzianego na udostępnienie przez wykonawcę Zamawiającemu wszystkich obiektów zaplecza technicznego (zajezdni), w</p>	<p>Zamawiający informuje, że czas na organizację zaplecza technicznego w docelowej formie może wynosić maksymalnie ok. dwa lata, uwzględniając okres pomiędzy podpisaniem umowy a rozpoczęciem świadczenia usługi oraz do upływu 18 miesięcy, w przypadku gdy konieczne będzie przeprowadzenie przez Wykonawcę procesu inwestycyjnego polegającego na budowie, remoncie, przebudowie zaplecza.</p> <p>Zamawiający informuje, że nie zachodzi przesłanka faworyzowania któregokolwiek z potencjalnych wykonawców.</p> <p>Zamawiający informuje, że Zamawiający przed rozpoczęciem świadczenia usługi dokonuje odbioru obiektów zaplecza, w których będzie odbywała się obsługa pojazdów przy czym, jeżeli z przedstawionych przez Wykonawcę koncepcji i harmonogramu oraz sposobu realizacji zaplecza technicznego, jaki Wykonawca jest zobowiązany przedstawić przed podpisaniem umowy, będzie wynikało, że będą to obiekty o charakterze tymczasowym lub udostępnione przez podmioty zewnętrzne, Zamawiający dokona oceny wskazanych obiektów. Odbiór docelowych obiektów będzie się wówczas odbywał stopniowo w ramach udostępniania ich przez Wykonawcę.</p> <p>Zamawiający zwraca uwagę, że fabrycznie nowe pojazdy również wymagają starannej obsługi i kontroli, która musi być</p>	

	<p>ten sposób aby wynosił on 18 miesięcy od momentu rozpoczęcia świadczenia usługi. W tym kontekście należy także zwrócić uwagę na okoliczność, że przedłużenie powyższego terminu w żaden sposób nie wpłynie na jakość usług przewozowych świadczonych przez operatora (wykonawcę) albowiem zgodnie z wymogami przetargu usługi przewozowe świadczone będą od samego początku autobusami fabrycznie nowymi (wyprodukowanymi przez sprawdzonych i znanych producentów autobusów oraz objętymi gwarancją tych producentów) co oznacza, że w początkowym okresie świadczenia usług przewozowych zakres obsługi/naprawy tych pojazdów będzie minimalny i nie będzie tym samym uzasadniał posiadania przez operatora w tym początkowym okresie świadczenia usług zaplecza technicznego spełniającego wszystkie szczegółowo określone wymogi SIWZ – w tym bowiem zakresie i okresie w pełni wystarczająca będzie niezbędna infrastruktura służąca obsłudze autobusów, z której dotychczas korzystają potencjalni wykonawcy.</p>	<p>prowadzona z wykorzystaniem właściwych narzędzi i w odpowiednich warunkach. Wówczas możliwe jest zapewnienie pasażerom usługi przewozowej na najwyższym poziomie.</p>	
163	<p>Pytanie dot. pkt 1.2.3. Załącznika nr 2 do SIWZ. Wskazane w pkt 1.2.3. Załącznika nr 2 do SIWZ wymaganie dotyczące istnienia stanowiska do sprzątnięcia wnętrza pojazdu (zlokalizowanego w hali obsługowej lub obsługowo-postojowej na terenie zajezdni) narzuca wykonawcom określoną organizację (niepraktyczną organizację) w sytuacji gdy istnieją odmienne i bardziej efektywne rozwiązania, które zapewniają osiągnięcie tego samego rezultatu (czyste wnętrza</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że stanowisko do sprzątnięcia wnętrza pojazdu należy rozumieć jako zestaw urządzeń i wyposażenia, które umożliwi utrzymanie czystości w pojeździe. Stanowisko to powinno być zorganizowane na terenie hali obsługowej. Nie wyklucza to jednak prowadzenia dodatkowych działań w zakresie czyszczenia wnętrza pojazdu również na placu postojowym z wykorzystaniem urządzeń przenośnych. Wykonawca opracowując koncepcję</p>	

	<p>autobusów) - np. mobilne stanowiska do sprzątania zlokalizowane na placu postojowym.</p> <p>W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie ww. zapisu z SIWZ, ewentualnie prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuści również inne rozwiązania niż wymóg posiadania stanowiska do sprzątania wnętrza pojazdów albowiem do realizowania funkcji sprzątania wewnątrz autobusów nie jest potrzebne odrębne stanowisko.</p>	<p>funkcjonowania zaplecza technicznego powinien przewidzieć sposób prowadzenia poszczególnych procesów obsługi pojazdów z uwzględnieniem ich wydajności i optymalizacji.</p>	
164	<p>Pytanie dot. pkt 1.1. Załącznika nr 2 do SIWZ oraz pkt 10.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy (pod nazwą: Procedury przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia pojazdów i obiektów zaplecza technicznego) oraz Załącznika nr 2.15 do wzoru umowy.</p> <p>Zgodnie z pkt 1.1. Załącznika nr 2 do SIWZ wskazano, jakie elementy/parametry powinny spełniać „obiekt zaplecza technicznego (zajezdni) oraz filie, jeżeli Operator planuje eksploatację więcej niż jednego obiektu zaplecza technicznego.”</p> <p>Jednocześnie stosownie do pkt 10.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy została określona procedura związana z sytuacją gdy w okresie obowiązywania Umowy operator zamierza zmienić „lokalizację lub uruchomić filię obiektów zaplecza technicznego.”</p> <p>Ponadto zgodnie z przypisem nr 14 ujętym w treści Załącznika nr 2.15 do wzoru umowy (lista kontrolna dla zaplecza technicznego) przewidziano, że przedmiotowa lista jest wypełniana osobno „dla zajezdni głównej oraz filii, jeżeli takie funkcjonują”.</p> <p>W związku z przywołanymi wyżej zapisami</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że filia zajezdni może umożliwiać obsługę jedynie części pojazdów przeznaczonych do realizacji umowy i, zgodnie z zapisami punktu 1.1. Załącznika nr 2 do SIWZ, musi posiadać zaplecze wymagane do przeprowadzenia procesu obsługi codziennej (OC).</p> <p>Pozostałe elementy związane z procesami obsługi bieżącej, okresowej czy napraw mogą być zlokalizowane tylko w jednym z obiektów Wykonawcy. Dopuszcza się również specjalizację obiektów w tym zakresie, tj. zlokalizowanie części procesów nie będących obsługą codzienną w jednym obiekcie, a części w innym.</p>	

	<p>prosimy o wyjaśnienie jaka jest różnica pomiędzy zajezdnią a filią tzn. jakie konkretnie elementy (z elementów/parametrów łącznie wymienionych w pkt 1.1.1. – 1.3.11. Załącznika nr 2 do SIWZ) powinny być zlokalizowane wyłącznie na terenie zajezdni, a jakie mogą być umiejscowione na terenie filii?</p> <p>Czy w związku z powyższym Zamawiający dopuszcza rozwiązanie aby np. na terenie filii znajdował się plac postojowo-manewrowy przystosowany do postoju np. 10 autobusów (służących do realizacji danej części Zamówienia) ze stanowiskiem do obsługi codziennej, zaś na terenie zajezdni znajdował się plac postojowo-manewrowy przystosowany do postoju np. 44 autobusów (służących do realizacji danej części Zamówienia) oraz pozostałe elementy/wyposażenie ujęte w treści pkt 1.1.1. – 1.3.11. Załącznika nr 2 do SIWZ?</p>		
165	<p>Pytanie dot. pkt 1.11.5. Załącznika nr 2 do SIWZ.</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie, czy w świetle pkt 1.11.5. Załącznika nr 2 do SIWZ, Zamawiający dopuszcza także rozwiązanie aby kanały przeglądowe i obsługowe nie musiały być „wyposażone w półki wewnętrzne na narzędzia wewnętrzne i klucze”?</p> <p>W powyższym kontekście zwracamy w szczególności uwagę, że przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej oraz autobusowej komunikacji międzymiastowej (a w szczególności treść § 15 ww.</p>	<p>Zamawiający podtrzymuje zapisy pkt 1.11.5 Załącznika nr 2 do SIWZ.</p> <p>Uzasadnienie: Zgodnie z Rozporządzeniem Min. Infrastruktury z dnia 12 marca 2002 r. w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy w komunikacji miejskiej (...), § 15.1, pkt 6: Kanały powinny być wyposażone m. in. w 1) wnęki w ścianach na narzędzia. Ponadto w ocenie Zamawiającego takie rozwiązanie zwiększa komfort i bezpieczeństwo pracy.</p>	

	<p>rozporządzenia) - tj. rozporządzenia właściwego w zakresie dotyczącym warunków, które powinny spełniać kanały przeglądowe i obsługowe dla potrzeb zajezdni autobusowej w rozumieniu Załącznika nr 2 do SIWZ - w żadnym wypadku nie przewidują wymogu, aby ww. kanały wyposażone były w ww. półki wewnętrzne na narzędzia wewnętrzne i klucze, co powoduje, że powyższy wymóg Zamawiającego nie pozostaje w zgodzie z powyżej przywołanym rozporządzeniem.</p> <p>Jednocześnie zwracamy uwagę, że powyższy wymóg przewidziany w pkt 1.11.5. Załącznika nr 2 do SIWZ (tj. aby kanały były wyposażone w półki wewnętrzne na narzędzia wewnętrzne i klucze), zastosowanie ma wyłącznie w stosunku do kanałów w stacji kontroli pojazdów w rozumieniu przepisów Rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów, przepisy którego to rozporządzenia w żadnym wypadku nie powinny znaleźć zastosowania do wymogów zaplecza technicznego (w tym kanałów przeglądowych i obsługowych) stanowiącego zajezdnię autobusową. W tym zakresie wnioskujemy o wykreślenie ww. pkt 1.11.5. Załącznika nr 2 do SIWZ. Wymóg ten nie ma wpływu na jakość a zmusza jedynie wykonawcę do przeprowadzanie niepotrzebnych modernizacji i ponoszenia nadmiernych kosztów.</p>		
166	<p>Pytania dot. pkt 1.1.8. i 1.9. – 1.9.2. Załącznika nr 2 do SIWZ. Zgodnie z treścią pkt 1.9.1. Załącznika nr 2 do</p>	<p>Zamawiający nie wymaga, aby stacja tankowania pojazdów spełniała wymagania stacji paliw płynnych zgodnie</p>	

<p>SIWZ, „stacja tankowania pojazdów powinna spełniać warunki techniczne jakim powinny odpowiadać stacje paliw płynnych, zawarte w Rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21 listopada 2005 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać bazy i stacje paliw płynnych, rurociągi przesyłowe dalekosiężne służące do transportu ropy naftowej i produktów naftowych i ich usytuowanie.”</p> <p>W powyższym kontekście oraz mając w szczególności przedmiot Zamówienia (jakim jest świadczenie usług przewozów autobusowych w ramach publicznego transportu zbiorowego), należy wskazać, że przepisy powyższego rozporządzenia dotyczą wymogów technicznych jakie powinny spełniać stacje paliw płynnych dla potrzeb ubiegania się/posiadania przez dany podmiot koncesji wydawanej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na obrót paliwami w rozumieniu art. 33 ust. 1 pkt 3) ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, co w żaden sposób nie koresponduje z ww. przedmiotem Zamówienia czyniąc stawiane przez Zamawiającego wymogi jako nieproporcjonalne i nadmierne w stosunku do przedmiotu Zamówienia. Jak zostało bowiem wyżej wskazane przedmiotem Zamówienia jest świadczenia autobusowych usług przewozowych a nie w żadnym razie sprzedaż (obróć) paliwami ciekłymi.</p> <p>Należy także wskazać, że treść ww. pkt 1.9. – 1.9.2. Załącznika nr 2 do SIWZ jednocześnie w sposób nieuzasadniony preferuje wykonawców posiadających obecnie koncesję na obrót paliwami ciekłymi posiadających stację paliw w rozumieniu ww.</p>	<p>z Rozporządzeniem (...). Zamawiający dopuszcza, że stacja tankowania pojazdów będzie służyła wyłącznie na użytek własny Wykonawcy / Użytkownika zaplecza technicznego.</p>	
--	---	--

<p>rozporządzenia (mając bowiem na względzie termin rozpoczęcia realizacji Zamówienia oraz dostosowania/przygotowania zaplecza technicznego do wymogów SIWZ jak również praktykę administracyjną przed URE w zakresie terminów uzyskiwania koncesji na obrót paliwami ciekłymi, graniczy z pewnością, że żaden z podmiotów, który obecnie nie posiada koncesji na obrót paliwami ciekłymi nie uzyska jej w terminie poprzedzającym termin rozpoczęcia realizacji Zamówienia). Powyższe także spowoduje nieuzasadnione i w żaden sposób nie związane z przedmiotem Zamówienia zwiększenie kosztów ponoszonych przez wykonawców – w szczególności w zakresie kosztów wybudowania stacji paliw płynnych spełniającej wymogi określone w treści ww. rozporządzenia oraz przewidziany w art. 34 ww. ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (oraz przepisami rozporządzenia wydanego na jego podstawie), wymóg ponoszenia przez podmioty posiadające koncesję na obrót paliwami corocznej opłaty do budżetu państwa, obciążającej koszty ich działalności.</p> <p>W powyższym kontekście należy również wskazać, że zgodnie z treścią § 97 ust. 1 pkt 4) i 5) przywołanego wyżej rozporządzenia – powtórzoną przez Zamawiającego w treści pkt 1.9.2. Załącznika nr 2 do SIWZ, wyposażenie stacji paliw płynnych w: (i) urządzenia zabezpieczające przed emisją par produktów naftowych I klasy do powietrza atmosferycznego w procesach zasilania zbiorników magazynowych stacji paliw płynnych oraz (ii) urządzenia służące do odzyskiwania par produktów naftowych I</p>		
--	--	--

<p>klasy ulatniających się podczas ich wydawania do zbiornika pojazdu i przekazujące te pary do zbiornika magazynowego tych produktów lub do odmierzacza paliw płynnych, odnosi się wyłącznie do produktów naftowych I klasy, przez które to produkty zgodnie z § 2 pkt 1) ww. rozporządzenia rozumie się ropę naftową i produkty naftowe o temperaturze zapłonu do 294,15 K (21°C) (w szczególności benzyna), czyli nie zalicza się do nich oleju napędowego (który w praktyce stanowi źródło zasilania autobusów), albowiem olej napędowy jest w praktyce zaliczany do produktów naftowych III klasy (jako produkt naftowy o temperaturze zapłonu od 328,15 K (55°C) do 373,15 K (100°C) w myśl § 2 pkt 3) ww. rozporządzenia. Powyższe także czyni wymogi Zamawiającego przewidziane w pkt 1.9. – 1.9.2. Załącznika nr 2 do SIWZ (w zakresie warunków jakim powinna odpowiadać stacja tankowania pojazdów) nieproporcjonalnymi i w żaden sposób nie odpowiadającymi wymogom związanym z przedmiotem Zamówienia.</p> <p>Dodatkowo należy wskazać, że §§ 104 – 109 ww. rozporządzenia przewidują warunki jakim powinien odpowiadać pawilon stacji paliw płynnych, co także jest w pełni powiązane z „komercyjnym” przeznaczeniem stacji paliw jako służącej do obrotu paliwami a nie wyłącznie dla celów związanych z przedmiotem Zamówienia (tj. tankowania autobusów służących do realizacji Zamówienia).</p> <p>W związku z powyższym prosimy o wyjaśnienie/potwierdzenie czy Zamawiający dopuszcza także rozwiązanie aby stacja</p>		
--	--	--

	<p>tankowania pojazdów w rozumieniu pkt 1.1.8. Załącznika nr 2 do SIWZ przeznaczona była wyłącznie na użytek własny wykonawcy (czyli tym samym wymogi dotyczące stacji tankowania pojazdów korespondowały wyłącznie z przedmiotem Zamówienia tj. aby stacja tankowania pojazdów nie stanowiła „stacji paliw płynnych” w rozumieniu ww. ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne i nie była związana z wymogiem posiadania przez wykonawcę koncesji na obrót paliwami ciekłymi) i spełniała wyłącznie warunki techniczne określone w treści § 97 ust. 1 pkt 1) - 3) ww. rozporządzenia powtórzone odpowiednio w treści trzech pierwszy podpunktów (•) w pkt 1.9.2. Załącznika nr 2 do SIWZ i w związku z tym przedmiotowa stacja tankowania pojazdów nie musi być wyposażona w szczególności w: (i) urządzenia, o których mowa w § 97 ust. 1 pkt 4) i 5) ww. rozporządzenia oraz (ii) pawilon stacji paliwa płynnych, o którym mowa w §104 – 109 ww. rozporządzenia?</p>		
167	<p>Pytanie dot. pkt 1.1.8. Załącznika nr 2 do SIWZ. Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający dopuszcza rozwiązanie aby przez cały okres trwania umowy w sprawie realizacji danej części Zamówienia, wybrany wykonawca korzystał z zewnętrznych stacji tankowania pojazdów tj. zlokalizowanych poza terenem zaplecza technicznego wybranego wykonawcy (Operatora) w przypadku wskazania przez wykonawcę w treści formularza ofertowego pojazdu/pojazdów o alternatywnym źródle zasilania tj. pochodzących z biopaliw lub CNG/LNG?</p>	Odpowiedź udzielona przy pytaniu nr 7.	

168	<p>Prosimy o wyjaśnienie czy w związku z obowiązkiem wypełniania przez wykonawców treści tabeli ujętej w pkt 3 Załącznika nr 3 do SIWZ (formularz ofertowy) w zakresie dotyczącym rubryki: „Marka i typ autobusu”, Zamawiający dopuści rozwiązanie aby w treści poszczególnych pól w ww. rubryce (tj. w tabeli ujętej w pkt 3 formularza ofertowego) wykonawcy mogli wpisać alternatywnie różne marki (i typy) autobusów np. w ten sposób: „SOLARIS (konkretny typ) lub MAN (konkretny typ)” przy jednoczesnym podaniu przez wykonawców w ostatniej rubryce przedmiotowej tabeli identycznego (dla każdej z wpisanych alternatywnie marek i typów autobusów) źródła napędu (mającego znaczenie w zakresie oceny przez Zamawiającego, przewidzianego w SIWZ kryterium oceny ofert w postaci „alternatywne źródła zasilania autobusów”)?</p> <p>Powyższe jest podyktowane tym, że z uwagi na krótki termin przewidziany na składanie ofert w niniejszym postępowaniu przetargowym oraz trwające rozmowy z poszczególnymi dostawcami autobusów, które służyć miałyby do realizacji Zamówienia, częstokroć nie jest możliwe już na etapie składania ofert ostateczne sprecyzowanie przez poszczególnych wykonawców konkretnych marek i typów autobusów, które będą wykorzystywane do realizacji Zamówienia.</p>	<p>Zamawiający informuje, że dopuszcza takie rozwiązanie. Zwracamy jednak uwagę, że wskazane pojazdy powinny być tożsame w zakresie ocenianych kryteriów, tj. oferta Wykonawcy była jednorodna.</p>	
169	<p>Pytanie dot. załącznika nr 3.1 do SIWZ „Szczegółowa kalkulacja ceny” Zamawiający przewidział pokazanie przez Wykonawcę elementów kosztów w poszczególnych latach trwania kontraktu. W</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że zarówno część I jak i część II zamówienia realizowana ma być przez 8 pełnych lat. W części I od 1.12.2016 do 30.11.2024, a w części II od 1.01.2017 do 31.12.2024. Dla części I</p>	

	<p>tabeli wyszczególniono 8 lat. W przypadku zamówienia części nr II trwającego od 1.01.2017 do 31.12.2024 okres trwania kontraktu wynosi faktycznie 8 lat. Jednak w przypadku Zamówienia części nr I okres trwania kontraktu od 1.12.2016 do 31.12.2024 wynosi 8 lat i 1 miesiąc a więc dotyczy faktycznie 9 lat. W tym przypadku koszty te pierwsze koszty powstaną w 2016 roku. Czy w załączonym formularzy powinny być one pokazane jako koszty 1- go roku realizacji kontraktu obejmującego okres 1.12.2016 – 31.12.2017 czyli de facto 13 miesięcy? Czy Zamawiający przewiduje zmianę załącznika nr 3.1 poprzez wyszczególnienie w tabeli okresów rocznych w ilości odpowiadającej faktycznemu okresowi trwania kontraktu?</p>	<p>pierwszym pełnym rokiem będzie czas od 1.12.2016 do 30.11.2017 i tożsamo w latach następnych, a dla części II pierwszym pełnym rokiem będzie czas od 1.01.2017 do 31.12.2017 i tożsamo w latach następnych.</p>	
170	<p>Pytanie dot. Załącznika nr 6 do SIWZ (wykaz narzędzi). Prosimy o wyjaśnienie/potwierdzenie, czy w sytuacji gdy wykonawca dysponuje danym terenem z przeznaczeniem na zaplecze techniczne spełniające warunki techniczne określone w SIWZ, na podstawie najmu lub dzierżawy, takie dysponowanie terenem przez wykonawcę kwalifikuje się jako własny zasób wykonawcy i tym samym nie ma obowiązku dołączania przez ww. wykonawcę (oprócz wyłącznie wypełnionego Załącznika nr 6 do SIWZ) do treści oferty w sprawie danej części Zamówienia pisemnego zobowiązania - w rozumieniu art. 26 ust. 2b p.z.p. - innego podmiotu (tj. wynajmującego/wydzierżawiającego powyższy teren na rzecz wykonawcy) do udostępnienia wykonawcy takiego terenu (albowiem posiadanie przez wykonawcę</p>	<p>W sytuacji gdy wykonawca dysponuje danym terenem z przeznaczeniem na zaplecze techniczne spełniające warunki techniczne określone w SIWZ, na podstawie najmu lub dzierżawy, takie dysponowanie terenem przez wykonawcę kwalifikuje się jako własny zasób wykonawcy i tym samym nie ma obowiązku dołączania przez ww. wykonawcę (oprócz wyłącznie wypełnionego Załącznika nr 6 do SIWZ) do treści oferty w sprawie danej części Zamówienia pisemnego zobowiązania - w rozumieniu art. 26 ust. 2b p.z.p. - innego podmiotu.</p>	

	<p>zasobów na podstawie umowy najmu/dzierżawy/leasingu stanowi, także w świetle orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej, zasób własny wykonawcy, a nie poleganie przez wykonawcę na zasobie innego podmiotu stosownie do art. 26 ust. 2b p.z.p.)?</p>		
171	<p>Pytanie dot. wzoru umowy oraz pkt 3 w treści formularza ofertowego stanowiącego Załącznik nr 3 do SIWZ. Prosimy o wyjaśnienie, czy po dokonaniu wyboru oferty najkorzystniejszej Zamawiający dopuści dokonanie przez wybranego wykonawcę zmiany marki i typu autobusów w przypadku zachowania przez takie autobusy tych samych wymagań technicznych oraz stanowiących kryteria oceny ofert (tj. w zakresie źródła napędu), co wskazane w ofercie tego wykonawcy? Powyższe pytanie dotyczy zarówno: (i) okresu pomiędzy dokonaniem przez Zamawiającego wyboru oferty najkorzystniejszej, lecz przed zawarciem umowy w sprawie realizacji danej części Zamówienia pomiędzy wybranym wykonawcą a Zamawiającym jak również (ii) okresu pomiędzy dokonaniem przez Zamawiającego wyboru oferty najkorzystniejszej lecz już po zawarciu umowy w sprawie realizacji danej części Zamówienia pomiędzy wybranym wykonawcą a Zamawiającym.</p>	<p>Zamawiający dopuszcza sytuację, w której w okresie pomiędzy złożeniem oferty a podpisaniem umowy a także po zawarciu umowy, wykonawca zawnioskuje o zmianę Marki i Typu pojazdu – przy zachowaniu zgodności z warunkami technicznymi dla pojazdów określonymi w SIWZ. Taka ewentualność może jednak zachodzić wyłącznie w przypadku, gdy oferta Wykonawcy w zakresie ocenianych kryteriów pozostaje nie gorsza jak oferta oceniana, tj. struktura ilościowa (ewentualność pojazdów z napędem alternatywnym) zagwarantują zachowanie równości podmiotów startujących w przetargu. Zaznaczamy również, że ewentualna zmiana, która mogłaby skutkować uzyskaniem większej liczby punktów przy ocenie ofert, nie będzie miała wpływu na ocenę ofert – liczba punktów zostanie zachowana w stosunku do oferty pierwotnej.</p>	
172	<p>Pytanie dot. § 3 ust. 4 zdanie trzecie wzoru umowy oraz pkt 3.11. Załącznika nr 2 do wzoru umowy (pod nazwą: „Procedury przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia pojazdów i obiektów</p>	<p>Zamawiający informuje, że harmonogram kontroli zaplecza technicznego jest uzależniony od faktycznej jakości świadczonych usług. Jeżeli bieżące obserwacje i kontrole stanu pojazdów nie będą przesłanką dla</p>	

	<p>zaplecza technicznego”). Zgodnie z treścią § 3 ust. 4 zdanie trzecie wzoru umowy oraz pkt 3.11. Załącznika nr 2 do wzoru umowy Zamawiający przewidział, że w okresie trwania umowy Zamawiający będzie powtarzał kontrole zaplecza technicznego wykonawcy. W związku z tym prosimy o wyjaśnienie jak często (w jakiej częstotliwości) i w jakim trybie będą wykonywane przez Zamawiającego ww. kontrole zaplecza technicznego wykonawcy?</p>	<p>występowania nieprawidłowości w zakresie obsługi codziennej, bieżącej i okresowej pojazdu, co mogłoby być skutkiem nieprawidłowości w stanie i funkcjonowaniu zaplecza technicznego, Zamawiający może nie skorzystać z prawa do kontroli zaplecza technicznego. W innym przypadku Zamawiający może ponawiać kontrole zgodnie z uprawnieniami wynikającymi z umowy.</p>	
173	<p>Pytania dot. § 4 ust. 1 i 5 oraz § 9 ust. 1 wzoru umowy dla obu części Zamówienia oraz pkt 5 Załącznika nr 3 do SIWZ (formularz ofertowy) § 4 ust. 5 wzoru umowy obejmuje nieuzupełnioną tabelę przedstawiającą „wynagrodzenie brutto Operatora wynikające z Umowy, z uwzględnieniem waloryzacji stawek odpłatności” które nie może w poszczególnych latach przekroczyć kwot z ww. nieuzupełnionej tabeli. Mając doniosłość znaczenia ww. postanowienia wzoru umowy dla wszystkich wykonawców (zamierzających wziąć udział w postępowaniu przetargowym objętym Zamówieniem), prosimy o dokładne określenie zasad (metodologii), wraz z podaniem liczbowego przykładu, kalkulacji (w tym uwzględniającej liczbę wozokilometrów) ww. „wynagrodzenia brutto Operatora wynikającego z Umowy, z uwzględnieniem waloryzacji stawek odpłatności” w poszczególnych latach obowiązywania umowy w sprawie realizacji danej części Zamówienia (np. części I Zamówienia), przy hipotetycznym założeniu, że stawka 1 (jednego) wozokilometra brutto</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że dla ustalenia wynagrodzenia rocznego należy dokonać prostego zestawienia §1 ust. 4 umowy ustalającego maksymalną liczbę wozokilometrów zleczanych przez Zamawiającego oraz §4 ust. 6 umowy określającego maksymalny poziom waloryzacji. Zgodnie z powyższym, maksymalne wynagrodzenie będzie określone jako iloczyn maksymalnej liczby wkm (4 400 000), zaoferowanej przez Wykonawcę stawki za wkm oraz maksymalnej stawki waloryzacji (1,04). Maksymalne wynagrodzenie w kolejnych latach, należy obliczać przy uwzględnieniu stawki zwaloryzowanej o maksymalny współczynnik. Maksymalne wynagrodzenie całkowite będzie stanowiło natomiast sumę maksymalnych wynagrodzeń rocznych w kolejnych latach. Dodatkowo wyjaśniamy, że szczegółowy opis stosowanych wskaźników znajduje się w par. 4 ust. 2 Umowy.</p>	

	<p>(podana przez wykonawcę w treści pkt 5 formularza ofertowego oraz do uzupełnienia w treści § 4 ust. 1 wzoru umowy) wynosi 10,00 zł, a rozpoczęcie wykonywania usług przewozowych wynikających z części I Zamówienia nastąpi w dniu 01 grudnia 2016 r.</p> <p>W powyższym zakresie prosimy także o podanie [bazując na powyższych przykładowych danych hipotetycznie zakładających, że stawka 1 (jednego) wozokilometra brutto podana przez wykonawcę w treści pkt 5 formularza ofertowego oraz do uzupełnienia w treści § 4 ust. 1 wzoru umowy) wynosi 10,00 zł], jaka zostanie przyjęta wartość waloryzacji (wskaźnik waloryzacji), celem obliczenia ww. wartości wynagrodzenia operatora w poszczególnych latach obowiązywania umowy w sprawie realizacji np. części I Zamówienia?</p> <p>Jednocześnie prosimy o wyjaśnienie, czy „całkowite wynagrodzenie Operatora za cały okres świadczenia usług stanowiących przedmiot Umowy” – także do uzupełnienia w treści ww. § 4 ust. 5 wzoru umowy - stanowić ma de facto równowartość sumy wynagrodzenia operatora w poszczególnych latach stosownie do nieuzupełnionej tabeli przedstawionej w § 4 ust. 5 wzoru umowy?</p>		
174	<p>Pytanie dot. § 5 pkt 2) wzoru umowy.</p> <p>W świetle treści § 5 pkt 2) wzoru umowy prosimy o wyjaśnienie/potwierdzenie czy kontrola (badanie), która może być zainicjowana działaniem Zamawiającego przewidzianym w treści ww. postanowienia wzoru umowy, może odbywać się w Stacji Kontroli Pojazdów (stacji diagnostycznej)</p>	<p>Zamawiający informuje, że kontrola pojazdów w Stacji Kontroli Pojazdów może mieć rozszerzony charakter uwzględniający specyfikę umowy (wyposażenia pojazdów), dlatego kontrola powinna odbywać się w odpowiednio przygotowanych technicznie i merytorycznie Stacjach.</p>	

	wskazanej przez wykonawcę?	Wykonywanie badań technicznych wymaganych prawem może się odbywać w dowolnej wybranej przez Wykonawcę Stacji Kontroli Pojazdów.	
175	<p>Pytania dot. § 5 pkt 31) i 32) wzoru umowy. Zgodnie z treścią § 5 pkt 31) wzoru umowy wykonawca jest zobowiązany do bieżącego tj. w terminie do 15 dnia miesiąca następującego po miesiącu rozliczanym, przedstawienia danych dotyczących ilości paliwa zużytego w ramach świadczenia usługi.</p> <p>Prosimy o informację do jakiego celu mają służyć Zamawiającemu ww. informacje o zużyciu paliwa, które to informacje stanowią jednocześnie wewnętrzne dane operatora (wykonawcy)?</p> <p>Prosimy także o wyjaśnienie, co Zamawiający rozumie przez ujęty w treści paragrafu 5 pkt 32) wzoru umowy obowiązek wykonawcy w zakresie „wprowadzania środków zapewniających poprawę efektywności zużycia paliwa i przedłożenia sprawozdania w tej kwestii raz w roku, tj. w terminie do końca lutego roku następującego po roku rozliczanym”. Zwracamy uwagę, że w perspektywie zakładanego przez Zamawiającego 8-letniego okresu obowiązywania umowy, nie sposób sobie wyobrazić wprowadzania przez wykonawcę (zwłaszcza przez wykonawcę mającego doświadczenie w świadczeniu usług przewozowych w komunikacji miejskiej) kolejnych to „środków zapewniających poprawę efektywności zużycia paliwa”. Taki obowiązek jest niemożliwy do spełnienia przez wykonawców zwłaszcza, że użyte w treści ww. zapisu stanowcze sformułowanie „zapewniających” obliguje de facto</p>	<p>Zamawiający informuje, że niniejsze zapisy są podyktowane wdrożeniem wytycznych w zakresie tzw. zielonych zamówień publicznych (GPP) dla usług transportu publicznego.</p> <p>Zamawiający przedmiotowe dane planuje wykorzystywać jedynie dla celów statystycznych.</p> <p>Zamawiający informuje, że obowiązek w zakresie „wprowadzania środków zapewniających poprawę efektywności zużycia paliwa” oznacza, że sprawozdania roczne mają potwierdzać, że Wykonawca dąży w swych działaniach aby zużycie paliwa było jak najmniejsze, co powinno być również interesem ekonomicznym Wykonawcy. Wykonawca w sprawozdaniu rocznym powinien również uzasadnić sytuację, w której mimo podjęcia odpowiednich działań, zużycia paliwa nie udało się zminimalizować.</p>	

	<p>wykonawcę do co raz to mniejszego zużycia paliwa (rok do roku), co jest praktycznie niewykonalne. Poza tym Wykonawca jest z zasady żywotnie zainteresowany ograniczaniem zużycia paliwa z uwagi na jego bardzo duży wpływ na koszty funkcjonowania.</p> <p>Tym samym wnosimy o usunięcie ww. pkt 32) z § 5 wzoru umowy</p>		
176	<p>Pytania dot. § 5 pkt 7) lit. a) wzoru umowy. W treści § 5 pkt 7) lit a) wzoru umowy określono zakres uprawnień pracowników ZTM (Zamawiającego) posiadających legitymację z symbolem „K” i „KW”. Nie określono natomiast w treści wzoru umowy formy kontroli, procedury jej przeprowadzenia i udokumentowania jej ustaleń. Zakres uprawnień kontrolnych w szczególności określonych w ppkt ii) (ujętych w treści § 5 pkt 7) lit a) wzoru umowy) wymaga zastosowania certyfikowanych urządzeń lub testów. W jaki sposób Zamawiający zamierza przeprowadzać takie badania w warunkach drogowych szczególnie w sytuacjach gdy uzyskanie wyników kontroli wymaga czasu i co może spowodować niewykonanie kursów przewidzianych rozkładem jazdy?</p> <p>Kto będzie obciążony odpowiedzialnością za niewykonanie kursów w sytuacji gdy wyniki kontroli nie potwierdzą wątpliwości pracownika ZTM? Prosimy aby Zamawiający określił już na obecnym etapie (tnz. przed składaniem ofert) procedurę i dokumentację przewidzianą do powyższej kontroli.</p>	<p>Zamawiający informuje, że dla przeprowadzenia badań, o których mowa w § 5 pkt 7) lit a) ppkt ii) korzysta z urządzeń posiadających niezbędne certyfikaty, atesty i dopuszczenia do wykorzystywania tych urządzeń w warunkach drogowych.</p> <p>Zamawiający prowadząc kontrole i badania dąży do minimalizacji ewentualnych skutków czasowych mogących mieć wpływ na realizowanie usługi. W przypadku powstania opóźnień lub braku możliwości wykonania kursów przewidzianych rozkładem, jeżeli wynik badania był pozytywny, sytuacja jest usprawiedliwiona.</p> <p>Zamawiający informuje, że procedura kontroli i sposób jej dokumentowania jest przedmiotem wewnętrznych ustaleń Zamawiającego. Wykonawca jest informowany w przypadku negatywnego wyniku przeprowadzonej kontroli.</p>	
177	<p>Pytanie dot. pkt 1.4.3. Załącznika nr 2 do wzoru umowy (pod nazwą: „Procedury przekazywania informacji przez Operatora i</p>	<p>Zamawiający potwierdza odwołanie do punktu 1.15 Załącznika nr 2 do SIWZ i niniejszym prostuje omyłkę pisarską.</p>	<p>Było: 1.4.3. Informacji w jaki sposób Operator będzie realizował poszczególne zadania, w</p>

	<p>dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia pojazdów i obiektów zaplecza technicznego”)</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie, czy omyłkowo nie został podany „punkt 1.7. Załącznika nr 2 do SIWZ” w treści pkt 1.4.3. Załącznika nr 2 do wzoru umowy?</p> <p>W naszej ocenie powinien być wskazany w przedmiotowym postanowieniu „punkt 1.15. Załącznika nr 2 do SIWZ”.</p>		<p>przypadku, gdy w momencie rozpoczęcia świadczenia usługi, Operator nie będzie w stanie realizować wszystkich wymaganych zadań na obszarze wymaganego zaplecza technicznego – zgodnie z punktem 1.7 Załącznika nr 2 do SIWZ. Informacja powinna zawierać wskazanie obiektów i podmiotów zewnętrznych, które będą odpowiadały za dane zadania wraz z potwierdzeniem gotowości do realizacji zadań wydanym przez dany podmiot, stanowiącej Załącznik nr 2.12 do Umowy.</p> <p>Po zmianie:</p> <p>1.4.3. Informacji w jaki sposób Operator będzie realizował poszczególne zadania, w przypadku, gdy w momencie rozpoczęcia świadczenia usługi, Operator nie będzie w stanie realizować wszystkich wymaganych zadań na obszarze wymaganego zaplecza technicznego – zgodnie z punktem 1.15 Załącznika nr 2 do SIWZ. Informacja powinna zawierać wskazanie obiektów i podmiotów zewnętrznych, które będą odpowiadały za dane zadania wraz z potwierdzeniem gotowości do realizacji zadań wydanym przez dany podmiot, stanowiącej Załącznik nr 2.12 do Umowy.</p>
178	<p>Pytania dot. Załącznika nr 2 do wzoru umowy (pod nazwą: „Procedury przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia pojazdów i obiektów zaplecza technicznego”) oraz § 3 ust. 2 wzoru umowy. Prosimy o wyjaśnienie jakie są konkretnie warunki cofnięcia certyfikatu zgodności z wymaganiami technicznymi? Zgodnie bowiem z pkt 2.14. Załącznika nr 2 do wzoru umowy „Zamawiający zastrzega sobie prawo</p>	<p>Zamawiający informuje, że dodatkowa weryfikacja zgodności pojazdu z SIWZ poza wskazanym harmonogramem może zachodzić wówczas, gdy w toku bieżącej obserwacji i kontroli Zamawiający stwierdzi, że komplekacja i stan pojazdu odbiegają od wymogów określonych w SIWZ. Istotne niezgodności, zgodnie z przyjętą definicją to takie, które nie będą możliwe do bezzwłocznego usunięcia. Przykładowo stwierdzenie braku fotela</p>	

<p>żądania udostępnienia pojazdu i przeprowadzenia dodatkowej weryfikacji zgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9 (poza wymienionym w punktach 2.9 i 2.13 harmonogramem).” (Podobny zapis figuruje w treści § 3 ust. 2 wzoru umowy). Jednocześnie w myśl pkt 2.14.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy w wyniku certyfikacji przeprowadzonej w tym trybie (tj. jak rozumiemy w trybie określonym w ww. pkt 2.14. Załącznika nr 2 do wzoru umowy), w przypadku „stwierdzenia istotnych niezgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9, wydany Certyfikat zostaje cofnięty, co jest potwierdzone pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.” W świetle powyższego prosimy o informację jakie dokładnie istotne niezgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9 Załącznika nr 2 do wzoru umowy stanowić mogą podstawę do cofnięcia certyfikatu (informacja ta jest kluczowa dla wykonawców już na etapie składania ofert albowiem skutki finansowe takiego cofnięcia certyfikatu są bardzo dotkliwe dla wykonawcy)? Pozostawienie tego zapisu swobodnej interpretacji (brak jasnych kryteriów) powoduje ryzyka, których nie można przewidzieć, a w związku z tym racjonalnie skalkulować.</p> <p>Prosimy także o wyjaśnienie jakie są warunki ponownej certyfikacji autobusu (w przypadku uprzedniego cofnięcia certyfikatu dla danego autobusu), w tym jaka jest obowiązująca w tym zakresie procedura oraz terminy</p>	<p>pasażerskiego jest elementem niezgodności pojazdu z SIWZ. Jeżeli Wykonawca przez ponownym skierowaniem pojazdu do obsługi linii i dodatkową weryfikacją pojazdu pod tym kątem usunie nieprawidłowość, certyfikat dla pojazdu nie zostanie cofnięty. Cofnięcie certyfikatu jest czynnością, która będzie skutkiem uchylania się Wykonawcy od świadczenia usług na oczekiwanym i zdefiniowanym w dokumentacji przetargowej poziomie. Zamawiający informuje, że ponowna certyfikacja jest prowadzona na zasadach certyfikacji wg podstawowego harmonogramu. Zamawiający przeprowadzi proces bez zbędnej zwłoki.</p>	
--	---	--

	albowiem postanowienia SIWZ (w tym zwłaszcza Załącznik nr 2 do wzoru umowy) nie przewidują w tym zakresie żadnych konkretnych kryteriów oraz procedury?		
179	<p>Pytanie dot. pkt 3.10.4. Załącznika nr 2 do wzoru umowy (pod nazwą: „Procedury przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia pojazdów i obiektów zaplecza technicznego”)</p> <p>Zgodnie z treścią pkt 3.10.4. Załącznika nr 2 do wzoru umowy „opóźnienie powyżej 30 dni w stosunku do każdego z uzgodnionych terminów traktowane będzie jako uporczywe naruszenie postanowień Umowy, uprawniające ZTM zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 2 Umowy do jej rozwiązania w trybie natychmiastowym, bez wypowiedzenia.”</p> <p>Mając na względzie dotkliwą dla operatora sankcję wynikającą z ww. pkt 3.9.4. Załącznika nr 2 do wzoru umowy polegającą na uprawnieniu Zamawiającego do wypowiedzenia umowy, prosimy o wyjaśnienie o jakich konkretnie „uzgodnionych terminach” mowa jest w pkt 3.9.4. Załącznika nr 2 do wzoru umowy?</p> <p>Prosimy w tym zakresie o podanie konkretnych zapisów przewidujących ww. „uzgodnione terminy”.</p>	Zamawiający wyjaśnia, że uzgodnione terminy, o których mowa w punkcie 3.10.4 Załącznika nr 2 do Umowy dotyczą terminów wymienionych w harmonogramie i sposobie realizacji wymaganego zaplecza technicznego, o którym mowa w punkcie 1.4.2. i który Wykonawca przedstawia przed podpisaniem umowy.	
180	Pytania dot. Załącznika nr 2 do wzoru umowy (pod nazwą: „Procedury przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia pojazdów i obiektów zaplecza technicznego”) oraz Załącznika nr 4 do wzoru umowy (pod nazwą: „Zasady oceny i rozliczania autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji	Zamawiający informuje, że mając na uwadze potrzebę świadczenia usług przewozowych na najwyższym poziomie, w mechanizmach kontroli Zamawiający w pierwszej kolejności używa instrumentów z katalogu uchybień lub kar, sygnalizując jednocześnie potrzebę usunięcia nieprawidłowości.	

	<p>miejskiej nadzorowanej przez ZTM”). Prosimy o wyjaśnienie w jakich konkretnie sytuacjach Zamawiający będzie obciążał wykonawcę wyłącznie karami/ujemnymi punktami (określonymi w pkt 5 Załącznika nr 4 do wzoru umowy w ramach kategorii „ST” lub „SP”) dotyczącymi autobusów, a w jakich konkretnie przypadkach Zamawiający dokona cofnięcia certyfikatów dla danych autobusów? Prosimy w tym zakresie o wyjaśnienie jakimi konkretnie kryteriami będzie posługiwał się Zamawiający podejmując jedną z ww. decyzji tzn. albo o nałożeniu kary albo o cofnięciu certyfikatu?</p>	<p>która będzie skutkiem uchylania się Wykonawcy od świadczenia usług na oczekiwanym i zdefiniowanym w dokumentacji przetargowej poziomie.</p>	
181	<p>Pytania dot. Załącznika nr 2 do wzoru umowy (pod nazwą: „Procedury przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia pojazdów i obiektów zaplecza technicznego”) oraz pkt 7 Rozdziału XVI Części V SIWZ Zgodnie z treścią pkt 7 Rozdziału XVI Części V SIWZ, „Wykonawca będzie zobowiązany przed podpisaniem Umowy, w ciągu 14 dni od zawiadomienia o wyborze oferty dostarczyć Zamawiającemu dokumentację techniczną autobusu (lub autobusów) wymienioną szczegółowo w punkcie 1.1. Załącznika nr 2 do Umowy, która będzie stanowić odpowiednie załączniki do Umowy.” Analogiczny zapis znajduje się w treści pkt 1.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy. W związku z pytaniem 1) punktu 6). prosimy o potwierdzenie, że zmiana dostawcy autobusów i konieczność przedstawienia nowej dokumentacji technicznej nie będzie naruszała postawień powyższych postawień rozdziału XVI Części V SIWZ.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że dopuszczona teoretyczna możliwość zmiany dostawcy autobusów a co za tym idzie konieczność przedstawienia nowej dokumentacji technicznej nie narusza postanowień rozdziału XVI Części V SIWZ.</p>	

182	<p>Pytania dot. pkt 2.6. – 2.6.3. Załącznika nr 3 do wzoru umowy (pod nazwą: „Wymagania w stosunku do obsługi technicznej pojazdu”) Prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający wydłuży czas na wykonanie naprawy określonej w pkt 2.6.2. Załącznika nr 3 do wzoru umowy z „maksymalnie 7 dni” do „maksymalnie 14 dni” od wystąpienia uszkodzenia elementów poszycia zewnętrznego polegających na zarysowaniu, obtarciu lub niewielkich uszkodzeń ciągłości poszycia? Prosimy o potwierdzenie, że dotyczy to sytuacji kiedy autobus wykonuje pracę przewozową a nie stoi na zajezdni. Jednocześnie prosimy o wyjaśnienie, czy Zamawiający wydłuży czas na wykonanie naprawy określonej w pkt 2.6.3. Załącznika nr 3 do wzoru umowy z „maksymalnie 10 dni” do „maksymalnie 20 dni” od wystąpienia uszkodzenia elementów wyposażenia wnętrza pojazdu wpływających na wygląd pojazdu? Prosimy o potwierdzenie, że dotyczy to sytuacji kiedy autobus wykonuje pracę przewozową a nie stoi na zajezdni.</p>	<p>Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian. Zamawiający wyjaśnia, że terminy biegną od momentu wystąpienia uszkodzenia dla uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu lub powodujących niezgodność pojazdu z SIWZ i Umową.</p>	
183	<p>Pytanie dot. Załącznika nr 4 do wzoru umowy (pod nazwą: „Zasady oceny i rozliczania autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM”) Zgodnie z treścią pkt 5.2.6. Załącznika nr 4 do wzoru umowy, za każdy stwierdzony przypadek „niestosowania się do postanowień § 5 pkt. 2 a) Umowy (utrzymywania zaplecza technicznego używanego do realizacji Umowy taboru zgodnego co najmniej ze specyfikacją określoną w SIWZ)” wykonawca może być obciążony karą umowną w wysokości 50 000 zł.</p>	<p>Zamawiający nie modyfikuje SIWZ w tym zakresie.</p>	

<p>Mając na względzie dotkliwą sankcję finansową przewidzianą stosownie do ww. postanowienia Załącznika nr 4 do wzoru umowy oraz bardzo szeroki i szczegółowy zakres wymogów SIWZ dotyczących zaplecza technicznego (stosownie do treści Załącznika nr 2 do SIWZ) stanowiący swoiste novum w skali kraju w tego typu przetargach, prosimy aby ww. pkt 5.2.6. Załącznika nr 4 do wzoru umowy został zmodyfikowany w ten sposób aby nałożenie przez Zamawiającego na wykonawcę kary umownej w wysokości 50 000 zł, uzależnione było od bezskutecznego upływu dodatkowego terminu (nie krótszego niż 14 dni) wyznaczonego wykonawcy przez Zamawiającego na doprowadzenie przez wykonawcę zaplecza technicznego używanego do realizacji Umowy do wymogów zgodnych ze specyfikacją określoną w SIWZ. Taka bowiem modyfikacja w pełni zabezpieczy interesy Zamawiającego w powyższym zakresie a jednocześnie uchroni wykonawcę przez ryzykiem permanentnego ponoszenia dotkliwych konsekwencji finansowych bez możliwości wcześniejszego doprowadzenia stanu zaplecza technicznego do stanu zgodnego z wymogami SIWZ. W świetle powyższego proponujemy np. aby pkt 5.2.6. Załącznika nr 4 do wzoru umowy miał następujące brzmienie: „niestosowanie się do postanowień § 5 pkt. 2 a) Umowy (utrzymywania zaplecza technicznego używanego do realizacji Umowy taboru zgodnego co najmniej ze specyfikacją określoną w SIWZ), pomimo wyznaczenia wykonawcy przez Zamawiającego dodatkowego terminu (nie krótszego niż 14</p>		
--	--	--

	dni) na doprowadzenie zaplecza technicznego używanego do realizacji Umowy do wymogów zgodnych ze specyfikacją określoną w SIWZ.		
184	<p>Pytania dot. pkt 5.1.13.1. Załącznika nr 4 do wzoru umowy (pod nazwą: „Zasady oceny i rozliczania autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM”)</p> <p>Stosownie do pkt 5.1.13.1. Załącznika nr 4 do wzoru umowy, Zamawiający obciążą operatora ujemnymi punktami za „Brak możliwości zakupu biletu w automacie Systemu Sprzedaży Biletów”. Z naszego doświadczenia w realizacji usług analogicznych do usług będących przedmiotem Zamówienia, wynika, że awarie biletomatów bezgotówkowych są powodowane aktami wandalizmu lub niewłaściwą obsługą takich biletomatów przez pasażerów autobusów, co przejawia się w szczególności w postaci wkładania w styki karty monet i innych przedmiotów. Usunięcie takiej usterki nie jest możliwe w trakcie realizacji danego zadania przewozowego/kursu. Prosimy więc o zmianę zapisu pkt 5.1.13.1. Załącznika nr 4 do wzoru umowy poprzez odstąpienie od nałożenia na operatora ujemnych punktów w przypadku braku możliwości zakupu biletu w automacie Systemu Sprzedaży Biletów z przyczyn za które operator nie odpowiada tj. spowodowanych aktami wandalizmu lub niewłaściwą obsługą automatu Systemu Sprzedaży Biletów przez pasażerów autobusów, w szczególności, że powyższe interesy Zamawiającego/pasażerów są dostatecznie zabezpieczone poprzez inne</p>	Zamawiający zmienia zapis pkt 5.1.13.1	<p>Było: Brak możliwości zakupu biletu w automacie Systemu Sprzedaży Biletów.</p> <p>Jest: Brak możliwości zakupu biletu w automacie Systemu Sprzedaży Biletów, z wyłączeniem sytuacji w których brak możliwości zakupu biletu wynika z uszkodzenia automatu spowodowanego przez osoby trzecie pod warunkiem ich usunięcia przed wyjazdem pojazdu na linię w dniu następnym. Wykonawca jest zobowiązany do udokumentowania udziału osób trzecich w uszkodzeniu automatu Systemu Sprzedaży Biletów.</p>

	postanowienia SIWZ zgodnie z którymi wymagane jest prowadzenie sprzedaży biletów przez kierowcę autobusu.		
185	Pytanie dot. pkt 1.3 załącznika nr 6 do wzoru umowy „Wymagania wobec kierowców i innych zatrudnianych” Wnoskujemy o najbardziej jednoznaczne określenie kolorystyki ubrań według obiektywnego wzornika (np.: RAL lub PANTONE), jak również rodzaju tkanin.	Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian. Zamawiający informuje, że dla tkanin nie stosuje się sugerowanych znormalizowanych wzorników RAL czy Pantone.	
186	W nawiązaniu do Załącznika nr 1 do SIWZ 14/2016 Wymagania techniczne dla autobusów 24. System łączności 24.2.3. przystosowane do pracy w trybie zgodnym ze standardem DMR (ETSI DMR Tier III). Praca w systemie trunkingowym DMR wymaga wysokiej jakości pracy radiotelefonu, wnosimy zatem o uzupełnienie specyfikacji o wymaganie: - stabilność częstotliwości radiotelefonu +/- 0,5ppm. W trosce o bezpieczeństwo kierowca powinien mieć możliwość korzystania z bezprzewodowego zestawu audio, wnosimy o uzupełnienie specyfikacji o wymaganie: - radiotelefon powinien być wyposażony we wbudowany moduł Bluetooth.	Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian. Zamawiający nie wyklucza korzystania przez kierowcę z bezprzewodowego zestawu audio, natomiast radiotelefony muszą spełniać wymogi określone dla standardu DMR (ETSI DMR Tier III).	

DYREKTOR
Zarządu Transportu Miejskiego
Wiesław Witok

