

Lp.	Pytanie:	Odpowiedź:	Zmiana SIWZ
30	Co Zamawiający rozumie pod pojęciem skrajnych temperatur mierzonych w pojeździe? Czy chodzi o wyniki pomiarów w dwóch skrajnych punktach autobusu, czy o wartości temperatur zmierzonych w różnych częściach pojazdu? Załącznik nr 1 do SIWZ punkt 14.6.	Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem skrajnych temperatur należy rozumieć skrajne wartości zarejestrowane przez czujniki w różnych częściach pojazdu a nie o pomiary w skrajnych punktach autobusu.	
31	Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zwiększenie tolerancji temperatur skrajnych z 2°C do 3°C?	Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.	
32	Po jakim czasie od zamknięcia wszystkich drzwi będzie sprawdzana temperatura w autobusie ? Argumentacja: W przypadku otwarcia drzwi latem przy skrajnych upałach lub skrajnie niskich temperaturach następuje szybkie nagrzanie lub schłodzenie wnętrza pojazdu, jak również duże zróżnicowanie temperatur w różnych punktach pojazdu (powietrze jest złym przewodnikiem ciepła).	Warunki pomiaru temperatury wewnętrznej zostały precyzyjnie określone w punkcie 1 Załącznika nr 10 do Umowy. Wymagana temperatura w pojeździe musi być uzyskiwana w czasie nie dłuższym niż 15 minut od włączenia urządzeń. Pomiar jest prowadzony przy drzwiach zamkniętych poza strefami drzwi.	
33	Czy w przypadku wyjazdu z zajezdni w pełni sprawnym autobusem w czasie realizowania usługi przewozowej zostanie zarejestrowana niesprawność jakiegoś układu przez komputer pokładowy autobusu Zamawiający naliczy punkty karne?	Zamawiający wyjaśnia, że pojazd, który realizuje zadania przewozowe powinien być sprawny podczas całego czasu trwania obsługi danej brygady. Jeżeli w czasie realizacji przewozów systemy ulegną awarii, zadaniem operatora jest podjęcie adekwatnych działań aby realizować zadania przewozowe zgodnie z warunkami umowy.	
34	Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zamontowanie na tylnej klapie autobusu paneli reklamowych (nie zasłaniających okien)?	Zamawiający informuje, że kwestia opiniowania nośników reklam jest opisana w Załączniku nr 2 do Umowy w procedurze dokonywania uzgodnień z Zamawiającym w okresie od zawiadomienia o wyborze oferty do	

		rozpoczęcia świadczenia usługi. Rozwiązania w zakresie prezentowania reklam nie mogą ograniczać komfortu podróży pasażerów oraz niekorzystnie wpływać na funkcjonalność pojazdu. Zamawiający nie wyraża zgody na zamontowanie na tylnej klapie autobusu paneli reklamowych.	
35	W jaki sposób Zamawiający dokona obmiaru trasy? Prosimy o podanie technologii oraz zagadnień merytorycznych (wjazd w zatoczki przystankowe i innych czynników wpływających na długość trasy), w jaki sposób uwzględniany będzie błąd pomiarowy urządzeń służących do wykonania obmiaru (czy wartość ta będzie dodawana do długości kursu) i jaki błąd obmiarowy dopuszczają urządzenia stosowane przez Zamawiającego? (Załącznik nr 4 do Umowy punkt 1.3).	Zamawiający zleca wykonywanie usług przewozowych na zmierzonych odcinkach tras. W przypadku nowych odcinków sieci komunikacyjnych za pomocą specjalistycznych certyfikowanych urządzeń zainstalowanych w pojazdach służbowych ZTM dokonuje pomiaru odległości międzyprzystankowych	
36	(Załącznik nr 4 do Umowy punkt 2.4.) Czy Zamawiający wyrazi zgodę na korektę tabelki określającej wysokość współczynnika K w zależności od wielkości wskaźnika J w następujący sposób: a. Zmniejszenia maksymalnej wysokości wskaźnika K do 10 % z jednoczesnym rozbiciem na mniejsze pod grupy (od -5000 do -6000, od -6000 do -7000 itd.)? b. Rozbicie na mniejsze grupy (od -5000 do -6000, od -6000 do -7000 itd.)? Powyższe dotyczy także punktu 3.2.	Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.	
37	Czy Zamawiający dopuści wprowadzenie szczególnej procedury w sytuacjach nadzwyczajnych umożliwiającej Operatorowi wystąpienie do Zamawiającego z prośbą o	Zamawiający nie planuje dopuszczenia szczególnej procedury w opisanych przez wykonawcę sytuacjach.	

	<p>czasowe ograniczenie ilości brygad w ruchu (bez naliczania w tym okresie kar za nie wykonane kursy)?</p> <p>Argumentacja: W przypadku wykonywania komunikacji istnieje niezliczona ilość zdarzeń trudnych do przewidzenia a mogący mieć znaczący wpływ na funkcjonowanie komunikacji. Nie wszystkie z tych sytuacji muszą zaliczać się do sytuacji objętych pojęciem siły wyższej ale Operator zachowując należyta staranność może nie mieć na nie wpływu (np.: uszkodzenie większej ilości autobusów w jednym momencie z różnych powodów: kwestie sił natury, kwestie techniczne, kwestie sabotażu, kwestie pożaru, strajki itd., itp.).</p> <p>Chodzi nam o to aby Zamawiający miał możliwość zareagowania na taką sytuację jeżeli uzna że sytuacja taka nie została zawiniona przez Operatora.</p>		
38	<p>Czy Zamawiający wyrazi zgodne na wydłużenie czasu opisanego w załączniku nr 4 do umowy punkt 3.1.3 podpunkt d do minimum 30 minut. (Załącznik nr 4 do Umowy punkt 3.1.3 podpunkt d)</p> <p>Argumentacja: Powyższy zapis jest nierealny do wykonania. Zakładając, że kierowca powiadomi w ciągu 5 minut dyspozytora a ten w ciągu kolejnych 2-3 minut poinformuje załogę rezerwową to ta ma niewiele czasu aby dojechać na kraniec z którego miałyby zastąpić pojazd uszkodzony (zakładając nawet czas postoju na krańcu i ewentualne opóźnienie pojazdu rezerwowego - z punktu widzenia prawidłowości funkcjonowania komunikacji miałyby nieraz większy sens wprowadzenia rezerwy w trakcie realizacji</p>	Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.	

	kursu a nie z opóźnieniem od krańca).		
39	<p>(Załącznik nr 4 do Umowy punkt 4.1.) Wskaźnik punktualności kursowania autobusów Operatora na liniach komunikacyjnych „P” ustala ZTM jako procentowy udział liczby odjazdów autobusów z punktu kontrolnego uznanych jako punktualne do łącznej liczby zarejestrowanych odjazdów autobusów w danym miesiącu.</p> <p>W jaki sposób Zamawiający ustalał będzie punkty kontrolne w przypadku rozliczenia punktualności na podstawie komputerów pokładowych? Czy nie należałoby ustalić na liniach pewne punkty a niekoniecznie wszystkie?</p> <p>Argumentacja: Istnieją miejsca (np.: przystanek za światłami na których dochodzi do opóźnień lub miejsca gdzie w sposób nieregularny zdarzają się utrudnienia w ruchu (korki). W ten sposób byłaby możliwość elastycznego podejścia do kontroli punktualności. Dodatkowo należy nadmienić iż rozkłady jazdy nie są dopracowane.</p>	<p>Za punkty kontrolne uważa się każdy przystanek na sieci ZTM oraz inne punkty, które będą wyznaczane na sieci jako przystanki techniczne. Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.</p>	
40	<p>Czy Zamawiający odstąpi od oceny elektronicznej zatrzymań na przystankach na żądanie jeżeli autobus się na nich nie zatrzyma (nie będzie musiał się zatrzymać)?</p> <p>Argumentacja: W przypadku braku otwarcia drzwi odjazd z przystanku ustala się u Państwa na podstawie wyjazdu ze strefy przystankowej (czyli ... metrów od przystanku). W związku z tym, pomiar punktualności będzie niedokładny.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że nie planuje rozliczania na podstawie oceny danych o zatrzymaniu pojazdu na przystanku, jeżeli do zatrzymania na przystanku o charakterze „na żądanie” nie doszło.</p>	
41	<p>Czy Zamawiający przewidział elektroniczny system zgłaszania odwołań od opóźnień w</p>	<p>Zamawiający informuje, że nie wyklucza w przyszłości wprowadzenia procedur</p>	

	<p>celu przyspieszenia obróbki odwołań? Argumentacja: W związku z tym że wskaźnik opóźnień będzie istotnie wpływał na wynagrodzenie Operatora należy spodziewać się, że przewoźnicy będą masowo zgłaszać wszelkie sytuacje wpływające na punktualność kursowania autobusów (w obecnej sytuacji przewoźnikowi zależało jedynie aby nie przekroczyć pewnego wskaźnika).</p>	<p>elektronicznego wnoszenia odwołań od naliczonych wskaźników oceny jakości świadczonych usług.</p>	
42	<p>Prosimy o wykreślenie słowa „nadzwyczajnych” przez Zamawiającego zgodnie z Załącznikiem nr 4 do Umowy punkt 4.4 Argumentacja: Kolizje drogowe, przemarsze ulicami, wzmożone korki np.: w piątki popołudniami nie wydają się wyczerpywać określenia „nadzwyczajne”. Proponujemy zastąpić słowo określeniem „nieregularne”. Oznaczałoby to że jeżeli na danej ulicy pojawiają się nagle korki lub ich intensywność wzrasta to jest to podstawa do odwołania. W przypadku przejścia w stan stały powyższych utrudnień Operator powinien wystąpić o zmianę rozkładu jazdy. W innym przypadku Zamawiający musiałby wprowadzić oddzielny rozkład jazdy na liniach wylotowych z Warszawy w piątki lub wydłużyć czas na cały tydzień.</p>	<p>Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.</p>	
43	<p>Prosimy i dopisanie zdania, że Zamawiający zmuszony jest do zmiany rozkładu jazdy lub zaprzestania oceny punktualności na linii (części linii) jeżeli od momentu wpłynięcia wniosku o zmianę rozkładu jazdy do czasu zmiany rozkładu jeżeli uwagi Operatora okazaą</p>	<p>Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.</p>	

	<p>się uzasadnione. (Załącznik nr 4 do Umowy punkt 4.4)</p> <p>Argumentacja: Operator nie może ponosić odpowiedzialności za nieprawidłowe rozkłady jazdy a Zamawiający nie musi ich zmieniać pod warunkiem, że nie jest to związane z negatywnymi skutkami dla Operatora.</p>		
44	<p>Proponujemy wytyczanie tak punktów kontrolnych aby nie znajdowały się one za sygnalizacją świetlną lub za przejazdem kolejowym jeżeli jest możliwość ustalenia takich punktów przed ww. punktami.</p>	<p>Dla regularnych linii punkty kontrolne będą wyznaczane zgodnie z zasadami opisanymi powyżej (pyt. 39.)</p>	
45	<p>Czy Zamawiający wprowadzi w punkcie 4.2 załącznika nr 4 do Umowy czasy opóźnienia, które same by się regulowały?</p>	<p>Zamawiający informuje, że tak postawione pytanie nie jest dla Zamawiającego jasne. Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.</p>	
46	<p>Czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę czasów w punkcie 4.2 załącznika nr 4 do Umowy na następujące: III – XI – (+1;-4) oraz XII – II (+1;-6)?</p>	<p>Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.</p>	
47	<p>W jaki sposób Operator będzie mógł wpływać na rozkład jazdy odnośnie czasu przejazdu pomiędzy przystankami? Jeżeli Operator wykaże, że czas jest nie realny to Zamawiający powinien mieć obowiązek niezwłocznie zmienić rozkład jazdy i anulować wszystkie opóźnienia wynikłe z tej nieprawidłowości w okresie do 14 dni od momentu zgłoszenia uwagi do czasu przejazdu.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z punktem 16) par. 5 Umowy operator jest zobowiązany do bieżącego przekazywania do ZTM wszelkich uwag i informacji dotyczących obsługiwanych linii autobusowych, w szczególności co do rozkładu jazdy, (...) oraz własnych obserwacji lub wniosków mogących wpłynąć na usprawnienie funkcjonowania zbiorowej komunikacji miejskiej. W każdym przypadku, gdy zgłoszenie będzie zasadne, Zamawiający podejmie właściwe dla danej sytuacji działania.</p>	
48	<p>Czy punkty 28.2 i 28.3 podobnie jak punkt 28.1 także są opcjonalne? (system alkoholowy</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że wszystkie podpunkty punktu 28 Załącznika nr 1 do</p>	

	w pojeździe).	SIWZ, w tym również punkty 28.2 i 28.3, opisują opcjonalny system kontroli dostępu do pojazdu.	
49	Co Zamawiający dokładnie będzie sprawdzał podczas ponownego certyfikowania autobusu i po 4 latach? Prosimy o podanie szczegółowo tegoż zakresu.	Zamawiający informuje, że ponowna certyfikacja jest prowadzona na zasadach certyfikacji wg harmonogramu i zakresu dla pierwszej certyfikacji pojazdu.	
50	Jak Zamawiający zamierza klasyfikować swoje decyzje w przypadku wystąpienia zdarzeń powodujących utrudnienia w ruchu i uniemożliwiających prawidłową realizację rozkładu jazdy kiedy w takim przypadku Operator zgłosi wniosek o czasowe odstąpienie od oceny punktualności?	Zamawiający wyjaśnia, że umowa przewiduje kilka mechanizmów znoszących ocenę punktualności w związku z wystąpieniem utrudnień w ruchu. Należą do nich m.in.: - zmiana doraźna; - Tryb Sterowania Bezpośredniego - Wniosek od odstąpienie od oceny punktualności i/lub zawodności kursowania. W zależności od sytuacji podejmowane są działania wg jednej z powyższych procedur. Zamawiający informuje jednocześnie, że na bieżąco będzie prowadził nadzór nad punktualnością autobusów.	
51	Czy Zamawiający skoryguje zmianę zapisu Zasad oceny w punkcie 4.4. Jest: Decyzje w tych sprawach podejmowane są przez ZTM stosownie do występujących okoliczności a odmowa uwzględnienia wniosku nie wymaga uzasadnienia. Propozycja: Decyzje w tych sprawach podejmowane są przez ZTM stosownie do występujących okoliczności a odmowa uwzględnienia wniosku będzie podana z jego uzasadnieniem.	Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.	
52	Jak Zamawiający oceni podczas kontroli czy	Zamawiający wyjaśnia, że w procesie	

	siedzenie zamoczone wodą czy innymi płynem wynika z wyjazdu autobusu na trasę z zajezdni czy w wyniku zamoczenia przez pasażera (duży deszcz, mokry płaszcz, mokry parasol, uszkodzona butelka z piciem).	oceny stanu pojazdu bierze pod uwagę różne czynniki, w tym panujące warunki atmosferyczne.	
53	Jak Zamawiający będzie oceniał zużycie siedzeń, poręczy, podłogi w trakcie użytkowania pojazdu, który w sposób naturalny ulega zużyciu w wyniku 8 letniej eksploatacji?	Zamawiający wyjaśnia, że dopuszczalny stopień zużycia elementów wyposażenia pojazdu nie powinien negatywnie wpływać na funkcjonalność tych elementów oraz na zgodność pojazdu z warunkami określonymi w Załączniku nr 1 do SIWZ.	
54	Jak Zamawiający stwierdzi iż nastąpiło zużycie siedzenia? Argumentacja: Ocena ta jest bardzo subiektywna w zależności od osoby oceniającej.	Odpowiedź udzielona przy pytaniu nr 53.	
55	Prosimy o podanie przez Zamawiającego jaki procent kilometrów komunikacji będzie podlegał opłatom VIATOLL?	Zamawiający wyjaśnia, że koszty opłat za dostęp do infrastruktury drogowej, w tym opłat za przejazd odcinkami dróg objętych systemem ViaToll leżą po stronie operatora. Zamawiający nie określa udziału kilometrów dróg objętych opłatami.	
56	Czy Zamawiający na wniosek Operatora pokryje koszty związane z pojawieniem się nowych dróg objętych systemem Viatoll, które w ciągu 8 lat wykonywania przewozów wystąpią?	Zamawiający wyjaśnia, że koszty opłat za dostęp do infrastruktury drogowej, w tym opłat za przejazd odcinkami dróg objętych systemem ViaToll leżą wyłącznie po stronie operatora.	
57	Zamawiający w SIWZ napisał: 1.1.1. „Informacji o producencie, marce i typie pojazdu 1, którym zamierza świadczyć usługi wraz z dokumentacją zawierającą komplementację pojazdu oraz	Potwierdzeniem zgodności oferowanego pojazdu ze zobowiązaniem Wykonawcy jest dokumentacja techniczna, która zgodnie z punktem 1.1 Załącznika nr 2 do Umowy musi zostać przedstawiona przed podpisaniem umowy. Pojazd na etapie	

	<p>poświadczającą spełnienie przez pojazd warunków zawartych w SIWZ a także wykaz płynów eksploatacyjnych i opon z przeznaczeniem do stosowania w pojazdach wg Załącznika nr 2.1 do Umowy.”</p> <p>Czy określenie płynów eksploatacyjnych i opon dotyczy tylko pojazdu nowego czy też podczas całego okresu trwania umowy? Czy Wykonawca już nie będzie mógł zmienić ww. elementów podczas trwania umowy?</p>	<p>produkcji musi mieć zalane płyny eksploatacyjne i zamontowane opony wymagane przez Zamawiającego wg SIWZ oraz zgodne z dokumentacją techniczną wskazaną w punkcie 1.1 Załącznika nr 2.</p> <p>W przypadku gdy w czasie trwania umowy nie będzie możliwe stosowanie wskazanych materiałów, np. na skutek wycofania ich z produkcji, możliwe jest wskazanie innych materiałów przy zachowaniu ich zgodności z warunkami w SIWZ.</p>	
58	<p>Zamawiający w SIWZ napisał: „1.2.1. Zamawiający w ciągu 5 dni od otrzymania dokumentów dokonuje analizy parametrów i przekazuje Operatorowi potwierdzenie zgodności komplementacji pojazdu z SIWZ. Czy w przypadku braku możliwości poprawienia ewentualnych niezgodności pojazdu z SIWZ istnieje możliwość zmiany podanego autobusu na inną markę i/lub typ? Czy zamawiający da na to przynajmniej 15 dni czasu?</p>	<p>Zamawiający w odpowiedzi na pytanie nr 20 wskazał, że jest możliwość zmiany Marki i Typu pojazdu w okresie pomiędzy złożeniem oferty a podpisaniem umowy, jeżeli wykonawca zawnioskuje o taką zmianę. Terminy określone w Załączniku nr 2 do Umowy pozostają bez zmian.</p>	
59	<p>Zamawiający w SIWZ napisał: „3.10.1. W przypadku nie spełnienia przez obiekty wymogów określonych w SIWZ, Operator będzie zobowiązany do bezzwłocznego, tj. w ciągu nie więcej niż 10 dni od powiadomienia, usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.” Co w przypadku gdy niezgodność ta wynikała z czynników nie będących pod kontrolą Operatora takich jak: pożar, działania administracji uniemożliwiające dalsze korzystanie z całej lub części bazy? Czy</p>	<p>Zamawiający zwraca uwagę, że cytowana treść punktu Załącznika nr 2 do Umowy ma numer 3.11.1 a nie 3.10.1 jak wskazano. Zamawiający wyjaśnia, że zaplecze techniczne operatora powinno posiadać wszystkie niezbędne, wymagane prawem i ważne dokumenty przez cały czas funkcjonowania. Działania te są zatem pod kontrolą wykonawcy.</p>	

	wtedy Zamawiający da czas jak w przypadku pierwszej autoryzacji na dostosowanie bazy?		
60	<p>Zamawiający w SIWZ napisał: „2.1.1. posiadający formalną i techniczną możliwość holowania pojazdów Operatora z czasem reakcji (tj. czasem pomiędzy zgłoszeniem awarii a podjęciem działań na miejscu awarii) do pół godziny dla pojazdu unieruchomionego na obszarze pierwszej strefy biletowej oraz do dwóch godzin poza tym obszarem w przypadku awarii pojazdów blokującej ruch innych pojazdów,” Czas wymieniony w punkcie 2.1.1 jest raczej mało realny do osiągnięcia, w szczególności 30 minut w I strefie? - czas między otrzymaniem zgłoszenia a wyjazdem pojazdu z bazy – od 5 do 10 minut. Czas dojazdu do autobusu może być nawet dłuższy niż jedna godzina. Zgodnie z umowa obsługa linii jest na obszarze całej Warszawy. Zamawiający powinien być świadomy utrudnień w ruchu jakie Panują w Warszawie oraz rozpiętości miasta i ograniczeń prędkości. Średnia prędkość autobusów w Warszawie wynosi około 15 km/h. W ten sposób pojazd pomocy może wykonać maksymalnie 7,5 km w ciągu 30 minut nie licząc czasu na wyjazd z bazy. Czy Zamawiając wyrazi zgodę na wydłużenie czasu w pierwszej strefie do 1h?</p>	<p>Zamawiający zwraca uwagę, że cytowany punkt 2.1.1 Załącznika nr 2 do Umowy ma inne brzmienie i odsyła do zapoznania się z dokumentacją. Zamawiający jednocześnie wyjaśnia, że dopuszczalny czas reakcji pomiędzy zgłoszeniem awarii a podjęciem działań na miejscu awarii wynosi właśnie godzinę dla pojazdu unieruchomionego na obszarze pierwszej strefy biletowej.</p>	
61	<p>Zamawiający w SIWZ napisał: „ Wynagrodzenie brutto Operatora wynikające z Umowy, z uwzględnieniem waloryzacji stawek odpłatności, nie może w poszczególnych latach przekroczyć następujących kwot: rok roczna kwota maksymalna</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</p>	

	<p>20.. 20.. 20.. 20.. 20.. 20.. 20.. 20.. 20..</p> <p>„Całkowite wynagrodzenie Operatora za cały okres świadczenia usług stanowiących przedmiot Umowy nie może przekroczyć kwoty zł brutto (..... . złotych).”</p> <p>W jaki sposób wyliczane są w/w kwoty? Czy są one tożsame z kwotami podawanymi w trakcie otwierania ofert przetargowych określających kwotę (z rozbiciem na lata) jaką Zamawiający przeznaczył na finansowanie przedmiotu zamówienia ?</p>	<p>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.</p> <p>Dodatkowo Zamawiający wyjaśnia, że ww. kwoty nie są tożsame z kwotami podawanymi w trakcie otwierania ofert przetargowych. Zgodnie z art. 86 ust. 3 PZP Zamawiający bezpośrednio przed otwarciem ofert podaje kwotę jaką przeznaczył na finansowanie zamówienia.</p>	
62	<p>Zamawiający w SIWZ napisał: „W przypadku gdy waloryzacja stawki skutkowałaby przekroczeniem maksymalnej kwoty wynagrodzenia w danym roku określonej w ust. 5, wskaźnik waloryzacji zostanie odpowiednio zmniejszony, tak aby po uwzględnieniu wspomnianego w p. A maksymalnego współczynnika korekty, możliwe było zachowanie warunku nie przekroczenia maksymalnej kwoty rocznego wynagrodzenia Operatora.”</p> <p>Czy w przypadku gdyby pozostawała kwota nie wykorzystana w latach poprzednich to Zamawiający nie zmniejszałby wskaźnika waloryzacji a wykorzystał kwotę zaoszczędzoną w latach poprzednich?</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że pozostała kwota nie wykorzystana w latach poprzednich nie byłaby wykorzystana w latach kolejnych.</p> <p>Zamawiający wyjaśnia, że opis procesu waloryzacji zawarty jest w §4 Umowy.</p>	

	<p>Czy w przypadku waloryzacji ujemnej (pomniejszenia stawki) w kolejnym roku waloryzacja zostanie tak przeprowadzona aby uwzględnić, że w latach wcześniejszych nastąpiło obniżenie wskaźnika waloryzacji? Np.: stawka zgodnie z podstawowym sposobem waloryzacji powinna wynosić w drugim roku 7,30 niestety z powodu braku środków wynosi 7,20. Czy w przypadku waloryzacji w dół w kolejnym roku o 5 groszy nastąpi to od 7,30 czy 7,20? Czy jeżeli w jednym roku wskaźnik waloryzacji zostanie skorygowany w dół a w kolejnym roku brak będzie potrzeby waloryzacji stawki to czy Zamawiający zwaloryzuje stawkę brakującą częścią waloryzacji za lata ubiegłe jeżeli pozwalać będzie na to kwota przeznaczona na ten rok? W przypadku gwałtownych efektów cenowych np.: inflacja w pierwszym roku rzędu 10% oraz braku inflacji w kolejnych latach powodowałoby to, że Operator będzie jeździł ze stawką która nie rekompensuje kosztów przez większość okresu trwania umowy. Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że Zamawiający około 10 lat temu nie widział potrzeby waloryzacji stawki innym wskaźnikiem niż inflacja po czy doszło do gwałtownego wzrostu cen paliw. Mając to na uwadze prosimy o dokładne rozpatrzenie ww. kwestii.</p>		
63	<p>Jakie wskaźniki waloryzacyjne zakłada Zamawiający na kolejne lata trwania umowy? Pytanie podyktowane jest tym, że Operator powinien być świadomy przed złożeniem oferty o założeniach Zamawiającego odnośnie</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że opis zastosowanego wskaźnika waloryzacji zawarty jest w §4 pkt 2 Umowy.</p>	

	<p>wskaźników waloryzacyjnych. Mogą być bowiem one realne lub nie. Operator w takiej sytuacji wygra przetarg ale Zamawiający przewidzi np.; 1 % waloryzacji w skali roku.</p>		
64	<p>Czy Zamawiający dopuści drugą kategorię bazy służącej do parkowania i obsługi codziennej? Wymagania dla takiej bazy byłyby niższe a koncentrowały się na zapewnieniu obsługi codziennej. Argumentacja: Operator w celu zmniejszenia ilości kilometrów dojazdowych (które w komunikacji miejskiej w Warszawie są bardzo wysokie) chciałby mieć jedną bazę główną oraz bazy poboczne na których znajdowałyby się do około 10 autobusów. Niestety dla tak małych flot nie opłaca się cały proces inwestycyjny oraz brak jest możliwości wynajęcia terenu na bazach, które spełniałyby wszystkie wymagania SIWZ. Bez mian tego zapisu i przy przetargach na cały teren Warszawy procent kilometrów dojazdowych w stosunku do kilometrów płatnych będzie astronomicznie wysoki, co niesie za sobą: wzrost kosztów wozokilometra, większe zużycie paliw a co za tym idzie, większe zanieczyszczenie powietrza. Proponujemy aby w SIWZ znalazł się następujący zapis. „Operator może wykorzystywać bazy postojowe składającą się z: „Wymagania dla bazy postojowej 1.1.1. teren ogrodzony – z ograniczeniem (kontrolą) dostępu na teren oraz oświetlony w sposób całkowicie eliminujący miejsca zaciemnione,</p>	<p>Zamawiający, zgodnie z zapisami Załącznika nr 2 do SIWZ, dopuszcza aby Wykonawca posiadał filie zaplecza technicznego (zajezdni). Filie zajezdni powinny również spełniać wszystkie warunki opisane w punkcie 1.1 oraz 1.2 Załącznika nr 2 do SIWZ umożliwiające obsługę codzienną (OC) pojazdu. Pozostałe czynności w zakresie obsługi pojazdów mogą być prowadzone w zajezdni głównej.</p>	

<p>1.1.2. plac postojowo-manewrowy z nawierzchnią utwardzoną (betonową, bitumiczną) o powierzchni zapewniającej jednoczesny postój wszystkich przewidzianych do realizacji umowy autobusów i bezpieczne manewrowanie nimi, uwzględniając ewentualny postój części pojazdów w halach postojowo-obługowych (bez zakłócania możliwości funkcjonowania obsługowej części hali),</p> <p>1.1.3. halę obsługową lub postojowo-obługową ze stanowiskiem obsługi codziennej (OC), myjnię pojazdów oraz stanowisko obsługi bieżącej,</p> <p>1.1.4. stację tankowania pojazdów,</p> <p>1.1.6. zaplecze biurowe i socjalne dla pracowników zajezdni.</p> <p>1.2. Stanowisko obsługi codziennej (OC) pojazdów zlokalizowane w hali obsługowej lub obsługowo-postojowej na terenie bazy postojowej w postaci co najmniej jednego ciągu obsługowego wyposażonego w:</p> <p>1.2.1. kanał przeglądowy zapewniający możliwość obsługi całego podwozia pojazdu (gdy pojazd stoi),</p> <p>1.2.2. stanowisko uzupełniania płynów eksploatacyjnych,</p> <p>1.2.3. stanowisko do sprzątania wnętrza pojazdu,</p> <p>1.2.4. myjnię pojazdów</p> <p>1.2.5. stanowisko wprowadzania raportowanych przez prowadzącego pojazd usterek do Rejestru Pojazdów.</p> <p>1.3. Stanowisko obsługi bieżącej i okresowej (OB/OO) pojazdów w postaci co najmniej jednego stanowiska do wykonywania przeglądów technicznych, napraw bieżących</p>		
--	--	--

	<p>:</p> <p>1.3.2. stanowisko wprowadzania czynności obsługowych i napraw do Rejestru Pojazdów, Dopuszcza się także aby następujące elementy znajdowały się do 2 km od miejsca lokalizacji bazy postojowej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - myjnia - stacja paliw <p>Należałoby także wprowadzić zmiany do załącznika nr 3 do umowy aby określone w nim było, że baza postojowa służy tylko do bieżącego utrzymania pojazdów. Dodatkowo można wymusić aby przynajmniej raz w tygodniu lub w przypadku wystąpienia potrzeby naprawy do której baza postojowa nie jest przystosowana, pojazdy musiały przyjechać na bazę główną w celu wykonania napraw.</p>		
65	<p>Zamawiający zmienił zapis SIWZ i dodał kolejne uchybienie:</p> <p>„5.1.15.17 Postój pojazdu w momencie nie wykonywania zadań przewozowych, szczególnie w porze nocnej, poza zapleczem technicznym Operatora , (z wyjątkiem postoju pojazdu podczas obsługi technicznej wykonywanej przez inne podmioty poza terenem zaplecza technicznego Operatora).”</p> <p>W przypadku jakiej długości przerwy pomiędzy kursami Operator ma obowiązek zjechać na bazę?</p> <p>Czy może ten zapis odnosi się jednak tylko do przerwy nocnej? Ciężko jest bowiem wymagać aby autobus z drugiej strony miasta zjeżdżał na bazę mając nawet 4-5 godzinną przerwę. Sam czas przejazdu wyniósł by około 2 h nie licząc zatrucia środowiska jakie byłoby tym spowodowane.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że postój pojazdów w momencie nie wykonywania zadań przewozowych powinien odbywać się na terenie zaplecza technicznego operatora. W szczególnych przypadkach, gdy np. podczas obsługi zadań szczytowych przerwa byłaby na tyle krótka, że nie byłoby możliwości powrotu pojazdu na teren zajezdni operatora, możliwy byłby postój poza jej terenem, przy zachowaniu obowiązujących przepisów prawa w tym zakresie. Postój podczas obsługi technicznej pojazdu może się odbywać w tych miejscach, które są zgłoszone przez operatora, spełniające wymagania określone w Załączniku nr 2 do SIWZ, odebrane przez Zamawiającego i gdzie rzeczywiście przeprowadzane są prace</p>	

	<p>Czy zamawiający dopuszcza aby ten „postój pojazdu podczas obsługi technicznej” odbywał się także na innej bazie Operatora niekoniecznie tej bazy spełniającej wymagania i zgłoszonej do przetargu?</p> <p>Pytanie argumentujemy tym, że większe prace lakiernicze oraz ewentualne inne czynności mogą odbywać się zarówno przez inne podmioty jak i przez samą spółkę Operatora.</p>	<p>związane z obsługą bieżącą lub okresową pojazdu. W przypadku dużych napraw pojazdu, pojazd jest w okresie ich wykonywania wyłączony z obsługi zadań przewozowych.</p>	
66	<p>Czy Zamawiający dopuszcza możliwość wymiany oleju w technologii bezkanałowej przy użyciu urządzeń odsysających?</p>	<p>Procesy technologiczne związane z obsługą pojazdów powinny być prowadzone w oparciu o technologie przewidziane przez producenta pojazdów.</p>	
67	<p>Czy Zamawiający dopuszcza możliwość mycia na automatycznej myjni opcje podczyszczania komory silnika (mycie silnika) przy użyciu myjki Karcher?</p>	<p>Zamawiający informuje, że stanowisko do mycia podwozia, komór silnika i podzespołów pojazdów stanowi element stanowiska do obsługi bieżącej i okresowej, które, zgodnie z zapisem punktu 1.3 Załącznika nr 2 do SIWZ, muszą być innymi stanowiskami niż stanowisko do obsługi bieżącej. Automatyczna myjnia, o której mowa w punkcie 1.2.4. jest jednym ze stanowisk procesu OC, zwanego łącznie stanowiskiem obsługi codziennej. Zamawiający dopuszcza aby stanowisko do mycia podwozia, komór silnika i podzespołów pojazdów było zintegrowane ze automatyczną myjnią ale nie było elementem, który może ograniczyć dostęp do czynności mycia nadwozia pojazdów w ramach procesu OC.</p>	
68	<p>Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany zaplecza technicznego w ciągu trwania kontraktu?</p>	<p>Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany zaplecza technicznego w ciągu trwania umowy. Procedura dotycząca zmian w zapleczu technicznym jest ujęta w pkt. 10 Załącznika nr 2 do Umowy.</p>	

69	<p>Czy Zamawiający zmieni zapis 3.7 ograniczający formę testu tylko do ustnego? Argumentacja: Ciężko wymagać aby obcokrajowiec posługiwał się biegle językiem polskim. Nie jest to także potrzebne w celu wykonywania zawodu kierowcy i porozumiewania się z otoczeniem. Czym innym jest rozumienie prostych treści pisanych a pisanie wypracowań. Pragniemy zaznaczyć iż na rynku pracy jest chroniczny i rosnący brak kierowców.</p>	<p>Zamawiający pozostawia zapis punktu 3.7 Załącznika nr 6 do Umowy bez zmian.</p>	
70	<p>Zgodnie z zapisami SIWZ Zamawiający napisał: Nie później niż pięć dni roboczych przed rozpoczęciem pracy na stanowiskach, prowadzący pojazdy oraz pracownicy służby zabezpieczenia ruchu powinni uzyskać pozytywny wynik weryfikacji kompetencji, o których mowa w punkcie 1.1. 3.2.Operator jest zobowiązany do zgłoszenia potrzeby przeprowadzenia weryfikacji kompetencji dla pracowników z 14-dniowym wyprzedzeniem przed planowanym skierowaniem pracownika do pracy na danym stanowisku. Operator zgłasza listę pracowników poprzez „Rejestr Pracowników Operatora”, o którym mowa w punkcie 4. Czy zamawiając skróci czasy opisane w punktach powyżej? Z tego co wynika to ewentualny chętny do pracy w komunikacji miejskiej w Warszawie będzie musiał czekać praktycznie miesiąc czasu aby móc zacząć jeździć autobusem. W Warszawie brakuje kierowców a utrudnianie zatrudnienia poprzez 14 dniowe oczekiwanie</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że wskazane w Załączniku nr 6 do Umowy i zacytowane terminy nie oznaczają „prawie miesięcznego” czasu oczekiwania potencjalnego pracownika na możliwość podjęcia pracy. Ich długość jest podyktowana wyłącznie potrzebą organizacji procesu weryfikacji kompetencji pracownika. Zamawiający zwraca uwagę, że terminy są opisane precyzyjnie.</p>	

	na zebranie się komisji oraz 5 dniowe czekanie po zdaniu egzaminu (praktycznie bez przyczyny) nie wpłynie na poprawę jakości świadczonych usług. Dotyczy to szczególnie obcokrajowców oraz osób zamiejscowych.		
71	Zgodnie z zapisami SIWZ Zamawiający napisał : „b) znajomość układu komunikacyjnego i topografii aglomeracji w stopniu pozwalającym na prawidłową realizację zadania przewozowego zleconego przez ZTM;” Co zamawiający przez to rozumie? Prosimy o uszczegółowienie zapisu bo jest on bardzo uznaniowy i podejrzewam, że pozwoliłby wykluczyć nie jednego Warszawiaka. Ponadto rzadko kto zna układ komunikacyjny dla wszystkich linii obsługiwanych przez 50 autobusów, szczególnie jeżeli są one notorycznie zmieniane.	Zamawiający wyjaśnia, że weryfikacja kompetencji w zakresie znajomości układu komunikacyjnego nie skutkuje wymogiem posiadania szczegółowej znajomości tras wszystkich autobusowych linii organizowanych przez ZTM. Oceniana będzie przede wszystkim ogólna znajomość topografii miasta, tj. głównych ulic, którymi prowadzone są linie autobusowe. Dodatkowo prowadzący pojazdy powinni znać typowe objazdy, w szczególności dla linii autobusowych prowadzących przez centrum miasta.	
72	Proszę o uszczegółowienie zapisu punktu 5.2.2 załącznika nr 4 do umowy? O jakie niedozwolone zachowania chodzi? Palenie papierosa jest z punktu widzenia prawa niedozwolone. Przekroczenie prędkości też. Wymuszenie pierwszeństwa wyjeżdżając z zatoki przystankowej też jest niedozwolone, tylko gdyby literalnie przestrzegać przepisów prawa to autobusy miałyby olbrzymie opóźnienia i „nigdy” nie wyjechałyby z zatoki przystankowej. Rozumiemy że kierowca będzie wrzucał kierunkowskaz i czekał aż kierowcy innych pojazdów udostępnią mu miejsce na zmianę pasa? Stosowanie się bezwzględnie do tego zapisu sparaliżowałoby komunikację i ma nie wiele wspólnego z	Zamawiający informuje, że w punkcie 5.2.2 Załącznika nr 4 do Umowy nie jest zawarte sformułowanie „niedozwolone zachowania”. Wskazana w punkcie sankcja odnosi się do zawinionego zachowania kierowcy, które skutkuje zagrożeniem bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego.	

	realną sytuacją na drogach.		
73	Czy wymienione w pkt. 1.3.6 załącznika nr 2 urządzenia mają służyć do sprawdzenia całych układów w autobusie, czy Zamawiający dopuszcza sprawdzenie poszczególnych podzespołów wymontowanych z autobusu?	Demontaż podzespołów powinien nastąpić tylko wówczas, jeżeli producent pojazdu w procesie technologicznym diagnostyki stanu podzespołów wskaże na taką konieczność. W przypadku układów wymienionych w punkcie 1.3.6. Załącznika nr 2 do SIWZ o szczelności i sprawności działania można mówić wówczas, gdy urządzenia są zamontowane pracują prawidłowo w pojeździe – można stwierdzić sprawność układów.	
74	Czy Zamawiający przekaze Operatorowi dokładniejsze wytyczne odnośnie sposobu prowadzenia rejestracji przeprowadzonych napraw (obsług) w rejestrze pojazdów?	Zamawiający udostępni wykonawcy aplikację do raportowania przeprowadzanych napraw i procesów obsługi pojazdów. W okresie po podpisaniu umowy a przed rozpoczęciem świadczenia usługi Zamawiający przekaze wszelkie niezbędne wytyczne w zakresie obsługi aplikacji, raportowania i przekazywania danych.	
75	Prosimy skorygowanie zapisu przez Zamawiającego dotyczącego działania monitoringu w autobusie tak aby w czasie napraw koniecznych związanych z obsługą/naprawą elektryki albo wymianą akumulatorów kiedy w takich przypadkach monitoring nie będzie działał Zamawiający z tego tytułu nie naliczał kar.	Zamawiający wyjaśnia, że System Monitoringu Wizyjnego powinien rejestrować i zapisywać obraz ze wszystkich kamer w sposób ciągły podczas obsługi zadań przewozowych, w tym również podczas postoju pojazdu przy wyłączonym silniku (wyłączonym zapłonie), przejazdów oraz podczas czynności obsługowych. Obraz może nie być rejestrowany w sytuacji, gdy podczas obsługi technicznej pojazdu naprawie podlegają elementy SMW lub elementy pojazdu wpływające na funkcjonowanie Systemu, o ile uprzednio takie działania	

82	Mając na uwadze zapisy w pkt 1.10.3 załącznika nr 2 czy Zamawiający uzna wymiary miejsca postojowego (14m x 4 m) dla autobusu jako właściwe?	Zamawiający wyjaśnia, że wymiary miejsca postojowego powinny umożliwiać zaparkowanie eksploatowanego typu autobusu. Należy przez to rozumieć również możliwość wjazdu i wyjazdu ze stanowiska postojowego. Wymiary powinny być dostosowane do typu pojazdu oraz organizacji placu postojowo-manewrowego. Wartości wymiarów miejsca postojowego powinny być określone jako element koncepcji realizacji zaplecza technicznego.	
83	Wykonawca aktualnie posiada zezwolenie na użytkowanie obiektu z przeznaczeniem na naprawę autobusu pod nazwą budynek magazynowo garażowy oraz posiadane zezwolenie na jego rozbudowę i przebudowę budynku magazynowo garażowego na warsztat obsługowo naprawczy i dobudowie części socjalnej z zaprojektowanymi bramami wjazdowymi o wymiarach 4 x 4 m Mając na uwadze zapisy w pkt 1.7.6 załącznika nr 2. Czy Zamawiający dopuści wysokość takich bram?	Zgodnie z punktem 1.7.6 Załącznika nr 2 do SIWZ Zamawiający wymaga, żeby bramy i wrota garażowe miały minimalne wymiary: wysokość 4,1m, szerokość 3,4m.	
84	Dotyczy załącznika nr 4 do Umowy pkt.5.1.1.3 d) Prosimy dokładne wyjaśnienie, w jaki sposób kierowca ma to „błoto pośniegowe usunąć”, zakładając że na przystanku np. 10 osób oczekuje na autobus.	Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku konieczności usunięcia błota pośniegowego zadaniem wykonawcy jest właściwa organizacja tego procesu. Dopuszczalne jest aby na czas realizacji tego zadania pojazd nie był udostępniony pasażerom, jeżeli udostępnienie utrudniłoby realizację zadania.	
85	Dotyczy załącznika nr 4 do Umowy pkt.5.1.1.12 Uchybienie ST dotyczy niesprawności systemu łączności radiowej pomiędzy	Zamawiający wyjaśnia, że uchybienie ST odnosi się do niesprawności urządzenia w pojeździe i jest naliczane za każdy półkurs z niesprawnym urządzeniem.	

	<p>kierowcą i dyspozytorem operatora lub między kierowcą i Dyżurnym ZTM, natomiast uchybienie NW dotyczy braku lub wadliwego funkcjonowania łączności radiowej pomiędzy kierowcą i Dyżurnym ZTM.</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie różnicy pomiędzy dwoma wyżej wskazanymi rodzajami uchybień.</p>	<p>Uchybienie NW stanowi sankcję z tytułu nie właściwego wykonywania obowiązków przez pracowników Operatora, np. uniemożliwienie prowadzenia korespondencji poprzez niewłączenie radiotelefonu lub nieuzasadniona odmowa prowadzenia korespondencji, niepodjęcie działań mających na celu zapewnienie ciągłości funkcjonowania łączności itp.</p>	
86	<p>Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy uchybienia ST.pkt.5.1.1.15 i uchybienia OZ pkt.5.1.8.4.</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie jaka jest różnica pomiędzy niesprawnością systemu nagłośnieniowego a niefunkcjonowaniem lub wadliwym funkcjonowaniem informacji głosowej stanowiącej element Systemu Informacji głosowej.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że niesprawność systemu nagłośnieniowego oznacza, że urządzenia systemu nie funkcjonują wskutek czego nie można przekazać komunikatu głosowego z wykorzystaniem mikrofonu w kabinie prowadzącego pojazd. Drugi przypadek dotyczy sytuacji, w której urządzenia mogą funkcjonować, czyli posiadać techniczną zdolność do przekazywania informacji, ale informacja nie jest emitowana. Może zachodzić również łączność obu sytuacji, tj. informacja nie jest przekazywana wskutek niefunkcjonowania samych urządzeń nagłośnieniowych.</p>	
87	<p>Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy uchybienia NT pkt.5.1.9</p> <p>Prosimy o dokładne wyjaśnienie tego zapisu przez Zamawiającego.</p>	<p>Uchybienie dotyczy przypadków włączenia do ruchu pojazdu o pojemności i parametrach innych, niż założone rozkładem jazdy.</p>	
88	<p>Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy WY pkt.5.1.10.7</p> <p>Na jakiej podstawie lub w jaki sposób Zamawiający będzie w stanie określić czy zanieczyszczenie pojazdu spowodowane jest przez kierowcę?</p>	<p>Zamawiający informuje, że w każdym przypadku uchybienia są naliczane wówczas, gdy jest możliwe wykazanie bezpośredniego sprawstwa. Jeżeli uchybienia dotyczą działania prowadzącego pojazd, są naliczane wówczas, gdy zostanie wykazane, że za dane działania odpowiada prowadzący.</p>	

89	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy uchybienie NW 5.1.15.3 b Prosimy o wyjaśnienie przez Zamawiającego o czyje i jakiej treści komentarze tu chodzi?	Zamawiający wyjaśnia, że uchybienie wskazane w punkcie 5.1.13.3. c) dotyczy komentarzy udzielanych przez pracowników operatora. Zamawiający informuje, że komentowanie na temat wykonywanych czynności przez kontrolera biletów lub pracownika służby zabezpieczenia ruchu nie leży w zakresie obowiązków pracowników operatora.	
90	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy uchybienie NW 5.1.15.3 c Czy Zamawiający wymaga od kierowcy udzielenia kontrolerom lub pracownikom ZTM informacji w zakresie przepisów prawa? Jeżeli tak, to jak to ma wyglądać?	Zamawiający wyjaśnia, że wymaga od kierowcy udzielania informacji w zakresie ustaw szczególnych dotyczących przewozu osób i bagażu, regulaminów porządkowych oraz Regulaminu przewozu, oraz udzielania informacji w zakresie punktualności kursowania oraz trasy pojazdu, tylko dla pasażerów.	Zamawiający usuwa litery c) i d) z punktu 5.1.15.3 Załącznika nr 4 do Umowy i dodaje do Załącznika nr 11 do Umowy powyższe zapisy nadając im poniższe brzmienie: w Pkt. 12.7. – Prowadzący pojazd zobowiązany jest do udzielania pasażerom prawidłowych informacji w zakresie przepisów prawa, tj. ustaw szczególnych dotyczących przewozu osób i bagażu, regulaminów porządkowych i Regulaminu przewozu. W pkt. 12.8. – Prowadzący pojazd zobowiązany jest do udzielania pasażerom informacji w zakresie punktualności kursowania oraz trasy kontrolowanego pojazdu.
91	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy uchybienie NW pkt.5.1.15.7. Prosimy o dokładne sprecyzowanie tego zapisu przez Zamawiającego, jakich to spraw dotyczy?	Zamawiający wyjaśnia, że dotyczy to wszelkich spraw przekazanych do Operatora w celu udzielenia wyjaśnienia, rozpatrzenia, udzielenia odpowiedzi, w oparciu o §5 pkt 20 Umowy.	
92	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy uchybienie AW pkt.5.2.2 Prosimy o dokładne wyjaśnienie przez Zamawiającego, co należy rozumieć przez zawinione zachowanie kierowcy.	Zamawiający wyjaśnia, że pod pojęciem zawinionego działania kierowcy należy rozumieć rodzaj działania, którego znamieniem będzie wina w sytuacji wystąpienia podstaw do negatywnej oceny jego zachowania z punktu widzenia zarówno obiektywnego, jak i subiektywnego. Element obiektywny oznacza niezgodność zachowania się z obowiązującymi normami postępowania, a	

		więc szeroko rozumianą bezprawność. Element subiektywny dotyczy stosunku woli i świadomości działającego do swojego czynu np. podjęcie przez kierowcę niewłaściwej decyzji i jej wykonanie, bądź nie uczynienie tego, co należy, choć mógł i powinien to uczynić.	
93	W załączniku nr 4 do Umowy pkt. 4.4 wnosimy o zmianę zapisu na: Decyzje w tych sprawach podejmowane są przez ZTM stosownie do występujących okoliczności. Odmowa uwzględnienia wniosku wymaga pisemnego uzasadnienia.	Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.	
94	Wnosimy o obniżenie kary umownej określonej w tabeli w pkt. 5.2.13 w załączniku nr 4 ze względu na to iż komputery pokładowe to tylko urządzenia mechaniczne obciążone możliwością błędu, natomiast skala odstępstwa jest bardzo mała.	Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.	
95	Czy Zamawiający rozważy zmniejszenie uchybienia NW pkt.5.2.13 ponieważ komputery pokładowe to tylko urządzenia mechaniczne na działanie których Operator nie zawsze ma wpływ, pomimo ich prawidłowego serwisowania.	Zamawiający pozostawia zapisy bez zmian.	
96	Prosimy o wyjaśnienie przez Zamawiającego zapisu pkt.5.1.10.13 załącznika do umowy. Czy przez interwencję kierowcy, należy rozumieć zgłoszenie na Policję, Straż Miejską lub Pogotowie?	Zamawiający wyjaśnia, że obowiązkiem prowadzącego pojazd jest podejmowanie interwencji. Do takich działań zalicza się również powiadomienie służb porządkowych, jeżeli bezpośrednia interwencja prowadzącego narażałaby jego bezpieczeństwo osobiste. Podejmowane działania muszą być adekwatne do zaistniałej sytuacji i zgodne z przepisami.	
97	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy 2.1, pkt c)	Zamawiający wyjaśnia, że definicje przejazdów technicznych są opisane w	

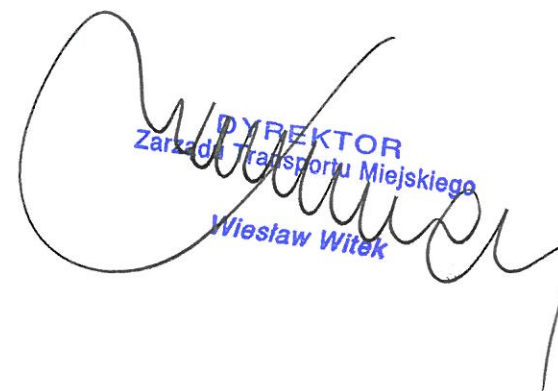
	Prosimy o podanie informacji przez Zamawiającego, które przejazdy techniczne Zamawiający traktuje jako nierozkładowe, czy np. przejazdy dojazdowe na kraniec i zjazdowe z krańca, to są wg Zamawiającego przejazdy rozkładowe, czy nie rozkładowe?	Załączniku nr 5 do Umowy.	
98	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy 2.1, pkt d) Prosimy o podanie informacji, jak ma wyglądać i kiedy należy dokonać wpisu w karcie drogowej, dotyczącego każdego objazdu trasy?	Zamawiający wyjaśnia, że zapis odnosi się do przypadków doraźnych zmian trasy. Wpisu dokonuje kierowca w trakcie realizacji kursu lub bezpośrednio po nim na krańcu.	
99	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy 4.3.1 Prosimy o podanie informacji przez Zamawiającego, kiedy Strony dokonują ustaleń dotyczących sposobu oceny punktualności?	Zamawiający wyjaśnia, że strony nie dokonują ustaleń w tym zakresie. Decyzja o sposobie oceny leży wyłącznie po stronie Zamawiającego.	
100	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy 1.4.1 i 1.4.2 Prosimy o podanie, na podstawie jakiego dokumentu Zamawiającego, Operator przekaże informacje wyszczególnione w pkt. 1.4.1 a) i b)?	Zamawiający wyjaśnia, że zmiany czasowe wprowadzane są w komunikacji miejskiej na podstawie zleceń zmian oraz zapisów wykazu zdarzeń w komunikacji autobusowej. Zamawiający przekaże opisane informacji Operatorowi stosowną dyspozycją ZTM.	
101	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy 3.1.3, pkt. b), p.pkt. kolizja lub wypadek w ruchu drogowym. Prosimy o podanie informacji, jak zostaną zakwalifikowane kursy, jeżeli wypadek lub kolizja będzie z winy kierowcy autobusu Operatora?	Zamawiający nie ocenia wadliwości w wyniku kolizji lub wypadku w ruchu drogowym pod kątem sprawstwa.	
102	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy 5.5.2 Prosimy o informację, na jakiej podstawie, kto i kiedy, będzie dokonywał w imieniu ZTM kwalifikacji zachowań kierowcy jako zwinione.	Zamawiający zwraca uwagę, że cytowany punkt Załącznika nr 4 do Umowy posiada numer 5.2.2. Zamawiający wyjaśnił kwestię oceny zwinionego zachowania kierowcy przy pytaniu nr 92.	

103	Dotyczy Załącznika nr 4 do Umowy 5.5.2 Prosimy o informację, czy w związku z tym zapisem, Zamawiający nie dopuszcza do sprzedaży przez kierowców w autobusach biletów innych niż zakupionych u Zamawiającego, np. zakupionych w Kiosku lub w biletomacie ulicznym. W treści zapisów SiWZ, umowy i w załączniku nr 4 do umowy, takie ograniczenie nie występuje	Zamawiający zwraca uwagę, że cytowany punkt Załącznika nr 4 do Umowy posiada numer 5.2.2. Zamawiający wyjaśnia, że nie dopuszcza do sprzedaży przez kierowców w autobusach biletów innych niż zakupionych u Zamawiającego.	
104	W związku z wymaganiami Zamawiającego zawartymi w „Wymagania wobec kierowców i innych pracowników zatrudnianych przez Operatora do realizacji usług przewozowych”, załącznik nr 6 Umowy: Dotyczy 3.3.2 Prosimy o podanie informacji, czy wykazane w punkcie 1.1 a) kompetencje potwierdzone przez Państwową Komisję do Spraw Poświadczania Znajomości Języka Polskiego jako Obcego, dotyczą również obcokrajowców posiadających Kartę Polaka.	Zamawiający wyjaśnia, że jeżeli potencjalny pracownik posiadający Kartę Polaka wykaże się znajomością języka polskiego na poziomie B1, może zostać zwolniony z weryfikacji kompetencji w tym zakresie.	
105	Wnosimy o zmianę zapisów umowy w załączniku nr 6 pkt 3.7 na zapis: Kompetencje są weryfikowane w formie rozmowy.	Zamawiający udzielił odpowiedzi przy pytaniu nr 69.	
106	Załączniku nr 6 Umowy w pkt. 3.3 wskazane zostały kompetencje jakie musi posiadać pracownik nie posiadający obywatelstwa polskiego lub pracownik będący obywatelem polskim stale przebywającym za granicą . Z uwagi na fakt, iż od listopada 2015 r nie są przeprowadzane egzaminy na poświadczenie znajomości języka polskiego i do chwili obecnej nie zostało nawet uchwalone rozporządzenie przygotowywane przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego w sprawie egzaminów z języka polskiego jako obcego nie może wskazać terminu ani miejsca	Zamawiający wyjaśnia, że w przypadku, gdy w okresie przed rozpoczęciem świadczenia usług, w którym niezbędne byłoby przeprowadzenie egzaminów poświadczających znajomość języka, nie zostaną wznowione egzaminy przed Państwową Komisję do spraw Poświadczania Znajomości Języka Polskiego jako Obcego, Zamawiający wskaże inną jednostkę zewnętrzną, która przeprowadzi takie egzaminy na analogicznych zasadach i w obowiązującym zakresie.	

	<p>przeprowadzenia najbliższych egzaminów certyfikowanych z języka polskiego . Jakiego rodzaju dokumenty mają zatem posiadać pracownicy Operatora , by potwierdzić swoją znajomość języka polskiego.</p>		
107	<p>W dokumencie pt. „Kalkulacja stanowiącym Załącznik nr 3.1 do SIWZ w części E pkt. 5 znajduje się zapis „Koszty nieregularności i braku punktualności „(wyliczone w oparciu o indywidualne wskaźniki charakteryzujące dotychczasową współpracę Wykonawcy z Zamawiającym) – mając na uwadze fakt iż Wykonawca od wielu lat realizuje usługi przewozowe na rzecz ZTM (na podstawie różnych przetargów) to przy wypełnieniu powyższej rubryki jaki przedział czasowy należy brać pod uwagę? Co ma Wykonawca zrobić w sytuacji gdy nie posiada danych (do wypełnienia ww. rubryki) z przedziału czasowego określonego przez Zamawiającego? Nadto , Wykonawca , który nigdy wcześniej nie świadczył usług przewozowych na rzecz Zamawiającego , wypełniając przedmiotowy załącznik w ww. punkcie wpisze wartość „0” co postawi go w pozycji uprzywilejowanej w stosunku do innych uczestników postępowania świadczących już usługi na rzecz ZTM , a tym samym zburzy zasadę równości stron. W świetle powyższego wnosimy o wykreślenie ww. pkt.5</p>	Zamawiający mienił treść załącznika nr 3.1 do SIWZ. (odpowiedź na pyt. 21)	
108	<p>Przy wypełnianiu Załącznika nr 3.1 do SIWZ, jaki rodzaj cen Wykonawca ma brać pod uwagę? Czy mają to być ceny stałe (aktualne na dzień</p>	Należy brać pod uwagę ceny aktualne na dzień składania ofert.	

	składania oferty) czy też ceny planowane/przewidywane przez Wykonawcę (ceny zmienne)?		
109	Czy w świetle postanowień SIWZ część V, pkt. XVI, pkt. 1 i 2, w związku z art. 150 ust.3 i ust. 4 PZP – do których jest odniesienie – należy rozumieć, że Zamawiający dopuszcza możliwość wniesienia przez Wykonawcę 30% kwoty zabezpieczenia, i zgodnie z ust.3 art. 159 PZP tworzenie zabezpieczenia przez potrącenia z należności za częściowo wykonane usługi?	Patrz odpowiedź 10, 11.	
110	Jak należy interpretować zapisy części II, pkt. V pkt 1, SIWZ w odniesieniu do Załącznika nr 9 do SIWZ – Umowy tj. do postanowień § 2 ust.1 i ust. 3 – gdzie z umowy wynika, iż Strony albo ustalą harmonogram wprowadzenia autobusów do ruchu (§ 2 ust.1 umowy) albo ustalą inny harmonogram (w stosunku do postanowień z ust.1) zgodnie z zapisami § 2 ust. 3 pod czas gdy z SIWZ wynika, że od pierwszego (powszedniego) dnia wykonywania usługi powinien dysponować 50 sztukami autobusów? Zatem, które dokładnie postanowienia z SIWZ czy Umowy będą wiążące dla Wykonawcy? W którym momencie strony będą ustalać harmonogram wprowadzania autobusów do ruchu? W jaki sposób i w jakiej kolejności będą autobusy wprowadzane do ruchu?	Zamawiający zmodyfikował treść załącznika nr 9 do SIWZ.	Przed zmianą: § 2 1. Ustala się następujący harmonogram wprowadzania przez Operatora autobusów do ruchu: 1) od dnia r. – ... autobusów (w ruchu ...), 2) od dnia r. – ... autobusów (w ruchu ...), 3) od dnia ... r. – ... autobusów (w ruchu ...), 4) od dnia r. – ... autobusów (w ruchu ...), 5) od dnia r. – ... autobusów (w ruchu ...). Po zmianie: § 2 1. Ustala się następujący termin wprowadzania przez Operatora autobusów do ruchu: 1) od dnia r. – .. autobusów (w ruchu ...),
111	W § 4 ust.5 Umowy wskazane ma być wynagrodzenie brutto, które nie może przekroczyć kwot wskazanych w tabeli w ww. ust. Jednocześnie postanowienia §16 ust.1 pkt.5 dopuszczają zmianę wysokości	W przypadku zmiany stawki podatku VAT (obniżka jak również podwyżka) zostanie sporządzony stosowny aneks do Umowy.	

<p>wynagradzania Wykonawcy (w sytuacji m.in. zmiany stawki VAT). Mając powyższe na względzie należałoby zmienić zapisy w części dotyczącej §4 ust. 5 w ten sposób, że (odnosząc się do postanowień z § 16 ust.1 pkt. 5) zmiana stawki VAT skutkować będzie automatyczną zmianą kwot wskazanych w tabeli w §4 ust.5.</p>		
---	--	--


DIREKTOR
Zarządu Transportu Miejskiego
Wiesław Wittek