



Do Wykonawców

Wrocław, 13.09.2023 r.

WZP-DZ.271.1.43.2023

ZP/PN/44/2023/WTR/2116/2119/2120/2138/2142/2246

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn.:
Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia oraz Gmin
Wisznia Mała, Długołęka i Czernica, znak postępowania:
ZP/PN/44/2023/WTR.

Działając w trybie art. 135 ust. 2 i 137 ust. 2 ustawy z dnia 11 września
2019r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1605 z
późn. zm.), Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania z dnia 22.08.2023
r., z dnia 24.08.2023 r., 25.08.2023 r. oraz 06.09.2023 r.

Pytanie nr 4

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt. 1.3.8. Tabor B.
„Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie
rozwiązania, w którym miejsce wyznaczone na wózek inwalidzki wraz
z urządzeniem przytrzymującym i oparciem spełniające wymagania
Załącznika 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ jest jednym dużym
miejscem typu „kombi” i pełni jednocześnie funkcję miejsca na wózek
dziecięcy, co jest zgodne z wymaganiami Załącznika 8 do Regulaminu
nr 107 EKG ONZ dla pojazdów sztywnych klasy pierwszej.”

Odpowiedź na pytanie nr 4

Zamawiający przychyła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść
Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.3.9. w zakresie Taboru B:

Było:

2 (naprzeciw 2 drzwi autobusu – w tym jedno współdzielone z wózkiem inwalidzkim);

Powinno być: 1 (może być współdzielone z wózkiem dziecięcym w formie jednego dużego miejsca typu kombi)

Pytanie nr 5

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt. 1.4.7.

„Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o dopuszczenie rozwiązania w którym dodatkowe pulsujące oświetlenie będzie umieszczone na skrzydłach drzwi typu odskokowo-uchylnych natomiast dla drzwi otwieranych do środka dodatkowe oświetlenie będzie na poszyciu zewnętrznym lub krawędzi szyby możliwie blisko drzwi?”

Odpowiedź na pytanie nr 5

Zamawiający przychyła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.4.7.

Było:

- Każde drzwi wyposażone w pulsujące oświetlenie na skrzydłach drzwi koloru zielonego, włączane automatycznie w momencie otwierania się drzwi do momentu ich całkowitego otwarcia;
- Każde drzwi wyposażone w pulsujące oświetlenie na skrzydłach drzwi koloru czerwonego, włączane automatycznie w momencie zamykania się drzwi do momentu ich całkowitego zamknięcia;

Powinno być:

- Każde drzwi wyposażone w pulsujące oświetlenie na skrzydłach drzwi (w przypadku drzwi otwieranych do środka, oświetlenie może być zamontowane na poszyciu zewnętrznym bądź krawędzi szyby jednak nie może być zasłonięte przez inne elementy pojazdu) koloru zielonego, włączane automatycznie w momencie otwierania się drzwi do momentu ich całkowitego otwarcia;
- Każde drzwi wyposażone w pulsujące oświetlenie na skrzydłach drzwi (w przypadku drzwi otwieranych do środka, oświetlenie może być zamontowane na poszyciu zewnętrznym bądź krawędzi szyby

jednak nie może być zasłonięte przez inne elementy pojazdu) koloru czerwonego, włączane automatycznie w momencie zamykania się drzwi do momentu ich całkowitego zamknięcia;

Pytanie nr 6

„Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o rezygnację z podświetlenia na żółto przycisków „ciepły guzik” w momencie aktywacji funkcji przez kierowcę i dopuszczenie podświetlenia w kolorze zielonym w momencie uruchomienia przez kierowcę.”

Odpowiedź na pytanie nr 6

Zamawiający nie dopuszcza podświetlenia przycisków „ciepły guzik” w kolorze zielonym w momencie uruchomienia go przez kierowcę, Jednocześnie Zamawiający modyfikuje treść zapisu Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.4.9. i 1.4.10.

Było:

Umiejscowienie i oznaczenia przycisków otwierania drzwi wewnątrz autobusu dla drzwi 1-2-3-4 (podświetlane na żółto w przypadku ich aktywacji przez kierowcę, zielono po aktywacji przez pasażera, czerwono podczas zamykania drzwi) – tzw. „ciepły guzik”

Umiejscowienie i oznaczenia przycisków otwierania drzwi na zewnątrz autobusu (podświetlane na żółto w przypadku ich aktywacji przez kierowcę, zielono po aktywacji przez pasażera, czerwono podczas zamykania drzwi) – tzw. „ciepły guzik”

Powinno być:

Umiejscowienie i oznaczenia przycisków otwierania drzwi wewnątrz autobusu dla drzwi 1-2-3-4 (podświetlane na żółto w przypadku ich aktywacji przez kierowcę, zielono po aktywacji przez pasażera, czerwono podczas zamykania drzwi) – tzw. „ciepły guzik” . -

Podświetlenie na żółto może być osiągnięte przez diodę nie będącą częścią przycisku, jednak musi ona się znajdować w pobliżu przycisku otwierania drzwi.

Umiejscowienie i oznaczenia przycisków otwierania drzwi na zewnątrz autobusu (podświetlane na żółto w przypadku ich aktywacji

przez kierowcę, zielono po aktywacji przez pasażera, czerwono podczas zamykania drzwi) – tzw. „ciepły guzik” - Podświetlenie na żółto może być osiągnięte przez diodę nie będącą częścią przycisku, jednak musi ona się znajdować w pobliżu przycisku otwierania drzwi.

Pytanie nr 7

„Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt. 1.6.2

Zwracamy się do Zamawiającego z prośbą o uznanie rozwiązania w którym uruchomienie systemu powinno następować automatycznie po załączeniu silnika (z możliwością manualnego wyłączenia przez kierującego).”

Odpowiedź na pytanie nr 7

Zamawiający przychyliła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.6.2.

Było: Uruchomienie systemu powinno następować automatycznie po załączeniu zapłonu (z możliwością manualnego wyłączenia przez kierującego) przy temperaturze zewnętrznej poniżej 5 stopni Celsjusza lub wewnętrznej niższej niż 12 stopni Celsjusza;

Powinno być:

Uruchomienie systemu powinno następować automatycznie po załączeniu silnika (z możliwością manualnego wyłączenia przez kierującego) przy temperaturze zewnętrznej poniżej 5 stopni Celsjusza lub wewnętrznej niższej niż 12 stopni Celsjusza;

Pytanie nr 8

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt. 1.7.1.

„Zwracamy się z prośbą o rezygnację z ww. wymogu jeżeli zabudowa silnika lub nadkoli jest zaokrąglona i nie posiada krawędzi.”

Odpowiedź na pytanie nr 8

Zamawiający przychyliła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.7.1.

Było:

o krawędzi zabudowy wnętrza takie jak nadkole, zabudowa silnika

itd.;

Powinno być:

o krawędzi zabudowy wnętrza takie jak nadkole, zabudowa silnika itd.; (nie jest wymagane jeżeli są one zaokrąglone i nie posiadają krawędzi)

Pytanie nr 9

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt. 1.7.4.

„Zwracamy się z prośbą o możliwość zastosowania podwójnych gniazd USB zbudowanych w ścianach bocznych, a nie pod fotelami pasażerów”

Odpowiedź na pytanie nr 9

Zamawiający częściowo przychyła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.7.4.

Było:

Podwójne gniazda zamontowane pod każdym z foteli pasażerskich z wyłączeniem foteli składanych (w przypadku foteli zamontowanych obok siebie należy zamontować jedno gniazdo podwójne);

Powinno być:

Podwójne gniazda zamontowane pod każdym z foteli pasażerskich z wyłączeniem foteli składanych (w przypadku foteli zamontowanych obok siebie należy zamontować jedno gniazdo podwójne) – wyjątkowo, tylko w przypadku gdy konstrukcja wnętrza autobusu uniemożliwia zabudowę na stelażu fotela po uzyskaniu akceptacji Zamawiającego możliwe będzie ich zabudowanie w ścianach bocznych.

Pytanie nr 10

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt. 1.8.3.

zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o odstąpienie od wymogu wyposażenia silnika w system zatrzymywania i ruszania.

Z doświadczenia wynika, że w autobusach komunikacji miejskiej

zastosowanie takiego systemu nie jest eksploatacyjnie korzystne. Zastosowanie takiego systemu prowadzi do nadmiernego obciążania wału, w następstwie czego dochodzi do wycierania łożysk wału (panewek), co w konsekwencji ma bezpośredni wpływ nie tylko na krótszą żywotność silnika lecz także na większą awaryjność pozostałych elementów osprzętu silnika takich jak np. stabilizatorów drgań, alternatorów czy rozrusznika.

Odpowiedź na pytanie nr 10

Zamawiający przychyliła się do prośby Wykonawcy i wykreśla z Załącznika nr 2 punkt 1.8.3.

Pytanie nr 11

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt. 1.6.3.

Pragniemy doprecyzować, że wymóg minimum 50% okien bocznych na każdej stronie autobusu które muszą posiadać część uchylną odnosi się faktycznie tylko do okien które mogą być uchylne natomiast nie dotyczą szyb bocznych tzw. technologicznych które nie posiadają elementów uchylnych.

Odpowiedź na pytanie nr 11

Zamawiający podtrzymuje treść Załącznika nr 2 pkt. 1.6.3.

Pytanie nr 12

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt.1.3.11, Tabor B, C, Ce, D, De.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o rozszerzenie zapisu określającego lokalizację miejsc składanych:

Z

W obszarze miejsc stojących naprzeciw 2 drzwi autobusu (minimum 3 sztuki)

Na:

W obszarze miejsc stojących w okolicy 2 drzwi autobusu (minimum 3 sztuki)

Odpowiedź na pytanie nr 12

Zamawiający przychyła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.3.11 – w zakresie wszystkich typów taboru

Było:

W obszarze miejsc stojących naprzeciw 2 drzwi autobusu

Powinno być:

W obszarze miejsc stojących w okolicy 2 drzwi autobusu

Pytanie nr 13

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt.1.3.12

„Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie, w którym uchwyty wykonane będą z bardzo wysokiej jakości, estetycznego tworzywa sztucznego o szarej kolorystyce?.

Zamontowane elementy spełniają nie tylko restrykcyjne wymogi w zakresie przepisów-korzystania z nich przez pasażerów gwarantując bezpieczne podróżowanie lecz także nawiązują do kolorystyki i kompozycji wnętrza autobusu.”

Odpowiedź na pytanie nr 13

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy ale modyfikuje treść Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.3.12.

Było:

- Wszystkie uchwyty foteli przeznaczone dla pasażerów wykonana w kolorze żółtym RA1021;

Powinno być:

- Wszystkie uchwyty foteli przeznaczone dla pasażerów wykonana w kolorze żółtym RA1021; (dopuszcza się również fotele w innym kolorze w przypadku oklejenia uchwyty paskiem w kolorze żółtym o szerokości min. 10 cm).

Pytanie nr 14

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt.1.4.12.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o potwierdzenie kolorystyki przycisków „STOP” wewnątrz autobusu, czy obudowa przycisku ma być w kolorze żółtym analogicznie do przycisków

specjalnych natomiast sam guzik ma zostać wykonany w kolorze czerwonym?

Odpowiedź na pytanie nr 14

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 15

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt.1.6.2.

Zwracamy się z prośbą o możliwość zaoferowania pojazdu, w którym logika sterowania ogrzewaniem, wentylacją oraz klimatyzacją oparta jest o wytyczne normy VDV 236. Oferowane rozwiązanie przyczynia się do wydajnej pracy systemu bez zmniejszenia komfortu dla pasażera

Odpowiedź na pytanie nr 15

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy

Pytanie nr 16

W załączniku_nr 3 do projektu umowy oznaczenia zewnętrzne w pkt 2.1.1 opisana jest Tablica przednia: „składająca się z kolorowego wyświetlacza LED RGB prezentującego oznaczenie linii lub grafikę i białego wyświetlacza LED prezentującego kierunek linii, napis specjalny lub grafikę.” Natomiast w dalszej części tego załącznika w punktach 3.1.2 w szczegółowych opisach sposobu wyświetlania kierunków – w dwóch miejscach, jest napisane że w tzw. trybach specjalnych „(tło powinno zajmować całą szerokość pola przeznaczonego na kierunek a w przypadku tablicy przedniej RGB powinno być koloru żółtego)”. Czy w/w opis jest omyłką pisarską?

Odpowiedź na pytanie nr 16

Zamawiający potwierdza iż jest to omyłka pisarska i modyfikuje treść Załącznika nr 3 pkt 3.1.2.taboru

Było:

- w przypadku wprowadzenia okresowo występujących zmian w trasie przebiegu linii (rozkładowych lub wprowadzonych w systemie przez kierującego) wraz z nazwą kierunku, w dolnej części pola,

wyświetlony powinien zostać napis „ZMIANA TRASY” w formie wygaszenia diod (pikseli) w celu uzyskania czarnego napisu na białym tle (tło powinno zajmować całą szerokość pola przeznaczonego na kierunek a w przypadku tablicy przedniej RGB powinno być koloru żółtego), wysokość prezentowanego napisu powinna wynosić 25% wysokości pola przeznaczonego na kierunek oraz powodować zmniejszenie się wielkości czcionki nazwy kierunku jazdy w odpowiedni sposób:

- w przypadku kursów kończących swój przebieg na przystanku pośrednim względem najdłuższego wariantu kursu danej linii (rozkładowych lub wprowadzonych w systemie przez kierującego – w przypadku zmiany wprowadzonej przez kierującego nazwa kierunku powinna odpowiadać ostatniemu wskazanemu w systemie przez niego przystankowi) wraz z nazwą kierunku, w dolnej części pola, wyświetlony powinien zostać napis „KURS SKRÓCONY” w formie wygaszenia diod (pikseli) w celu uzyskania czarnego napisu na białym tle (tło powinno zajmować całą szerokość pola przeznaczonego na kierunek a w przypadku tablicy przedniej RGB powinno być koloru żółtego), wysokość prezentowanego napisu powinna wynosić 25% wysokości pola przeznaczonego na kierunek oraz powodować zmniejszenie się wielkości czcionki nazwy kierunku jazdy w odpowiedni sposób: o w przypadku gdy nazwa kierunku linii

Powinno być:

- w przypadku wprowadzenia okresowo występujących zmian w trasie przebiegu linii (rozkładowych lub wprowadzonych w systemie przez kierującego) wraz z nazwą kierunku, w dolnej części pola, wyświetlony powinien zostać napis „ZMIANA TRASY” w formie wygaszenia diod (pikseli) w celu uzyskania czarnego napisu na białym tle (tło powinno zajmować całą szerokość pola przeznaczonego na kierunek), wysokość prezentowanego napisu powinna wynosić 25% wysokości pola przeznaczonego na kierunek oraz powodować zmniejszenie się wielkości czcionki nazwy kierunku jazdy w odpowiedni sposób:

- w przypadku kursów kończących swój przebieg na przystanku pośrednim względem najdłuższego wariantu kursu danej linii (rozkładowych lub wprowadzonych w systemie przez kierującego – w przypadku zmiany wprowadzonej przez kierującego nazwa kierunku powinna odpowiadać ostatniemu wskazanemu w systemie przez niego przystankowi) wraz z nazwą kierunku, w dolnej części pola, wyświetlony powinien zostać napis „KURS SKRÓCONY” w formie wygaszenia diod (pikseli) w celu uzyskania czarnego napisu na białym tle (tło powinno zajmować całą szerokość pola przeznaczonego na kierunek), wysokość prezentowanego napisu powinna wynosić 25% wysokości pola przeznaczonego na kierunek oraz powodować zmniejszenie się wielkości czcionki nazwy kierunku jazdy w odpowiedni sposób: o w przypadku gdy nazwa kierunku linii.

Pytanie nr 17

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne w pkt 1.7.5 dotyczącym Punktu dostępowego otwartej bezprzewodowej sieci internetowej zapisane jest „Z wykorzystaniem urządzeń, których sieć informatyczna nie może być w żaden sposób fizycznie powiązana z siecią komputera pokładowego;”, natomiast w załączniku_nr 3 do projektu umowy oznaczenia zewnętrzne w pkt 3.3.5 „Informacja o dostępności sygnału Wifi i poprawnym rozsyłaniu (w tym poprawności działania routera) go na pojazd w postaci dedykowanej ikonki lub komunikatu.”

Oba dwa punkty wzajemnie się wykluczają, gdyż nie ma możliwości fizycznego sprawdzenia poprawności działania sygnału WiFi na sterowniku Informacji liniowej (komputera pokładowego) bez podłączenia się do tej sieci. Samo sprawdzenie poprawności działania sieci WiFi mogłoby odbywać się poprzez telefon komórkowy (smartfon) kierowcy, który służy do komunikacji z centralą wykonawcy. Czy Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie jak zaproponowano powyżej

Odpowiedź na pytanie nr 17

Zamawiający przychyliła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 3 w podpunkcie 3.3.5.

Było:

- Informacja o dostępności sygnału Wifi i poprawnym rozsyłaniu (w tym poprawności działania routera) go na pojazd w postaci dedykowanej ikonki lub komunikatu

Powinno być:

- Informacja o dostępności sygnału Wifi i poprawnym rozsyłaniu (w tym poprawności działania routera) go na pojazd w postaci dedykowanej ikonki lub komunikatu (w przypadku konfliktu z zapisami Załącznika nr 2 punkt 1.7.5. informacja ta może być weryfikowana poprzez inne urządzenie elektroniczne np. smartfon i nie jest wymagana jego prezentacja na sterowniku zamontowanym w autobusie).

Pytanie nr 18

W załączniku_nr 3 do projektu umowy oznaczenia zewnętrzne w pkt 3.3.2 „ Informacja o potrzebie zatrzymania na przystanku „na życzenie” lub otwarcia drzwi przy wciśnięciu przycisku „STOP” lub przycisku otwierania drzwi (ze wskazaniem których drzwi dotyczy) oraz potrzebom zgłaszanym przez pasażerów o szczególnych potrzebach lub ograniczonej mobilności (z rozróżnieniem kto zgłosił potrzebę, zgodnie z rodzajami wskazanych miejsc w Załączniku numer 2).”

W załączniku nr2 do projektu umowy wymagania techniczne w pkt 1.4.12

- Po przyciśnięciu przycisku kierowca powinien zostać poinformowany graficznie i dźwiękowo o potrzebie zatrzymania autobusu na najbliższym przystanku (tylko przed przystankami o statusie „na życzenie” – funkcja aktywowana po opuszczeniu strefy przystanku poprzedzającego, w przypadku wciśnięcia przez pasażera przed lub na przystanku o statusie stałym brak sygnału dźwiękowego

dla kierowcy);

- Wciśnięcie przez pasażera przycisku otwiera również najbliższe drzwi autobusu po aktywowaniu przez kierowcę tej funkcji otwierania drzwi przez pasażerów;

a) Czy zamawiający zaakceptuje rozwiązanie jak poniżej:

Na terminalu systemu informacji liniowej w momencie przyciśnięcia jakiegokolwiek przycisku STOP lub przycisku otwierania drzwi przed przystankiem o statusie na życzenie – wyświetli się wyskakujące okno typu PUSH wraz z krótkim sygnałem dźwiękowym z informacją o potrzebie obsłużenia przystanku przez kierowcę. Informacja na ekranie będzie wyświetlana do momentu otwarcia drzwi przez kierowcę, z możliwością zamknięcia okienka manualnie przez kierowcę.

b) W nawiązaniu do pkt powyżej oraz sposobu skomplikowania podłączenia sygnałów z poszczególnych przycisków otwierania drzwi do systemu informacji liniowej prosimy o wykreślenie z pkt 3.3.2 zapisu „(ze wskazaniem których drzwi dotyczy)” , gdyż konkretne drzwi otworzą się i tak automatycznie gdy kierowca naciśnie przycisk zezwolenia na otwarcie drzwi na przystanku.

Odpowiedź na pytanie nr 18

Zamawiający przychylił się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.4.12 i Załączniki nr 3 w punkcie 3.3.2

Było:

- Po przyciśnięciu przycisku kierowca powinien zostać poinformowany graficznie i dźwiękowo o potrzebie zatrzymania autobusu na najbliższym przystanku (tylko przed przystankami o statusie „na życzenie” – funkcja aktywowana po opuszczeniu strefy przystanku poprzedzającego, w przypadku wciśnięcia przez pasażera przed lub na przystanku o statusie stałym brak sygnału dźwiękowego dla kierowcy);

3.3.2 Informacja o potrzebie zatrzymania na przystanku „na życzenie” lub otwarcia drzwi przy wciśnięciu przycisku „STOP” lub przycisku otwierania drzwi (ze wskazaniem których drzwi dotyczy)

oraz potrzebom zgłaszanym przez pasażerów o szczególnych potrzebach lub ograniczonej mobilności (z rozróżnieniem kto zgłosił potrzebę, zgodnie z rodzajami wskazanych miejsc w Załączniku numer 2).

Powinno być:

- Po przyciśnięciu przycisku kierowca powinien zostać poinformowany graficznie i dźwiękowo o potrzebie zatrzymania autobusu na najbliższym przystanku (tylko przed przystankami o statusie „na życzenie” – funkcja aktywowana po opuszczeniu strefy przystanku poprzedzającego, w przypadku wciśnięcia przez pasażera przed lub na przystanku o statusie stałym brak sygnału dźwiękowego dla kierowcy) – informacja może być prezentowana w formie wyskakującego okna PUSH i wyświetlana do momentu otwarcia drzwi przez kierowcę;

3.3.2 Informacja o potrzebie zatrzymania na przystanku „na życzenie” lub otwarcia drzwi przy wciśnięciu przycisku „STOP” lub przycisku otwierania drzwi oraz potrzebom zgłaszanym przez pasażerów o szczególnych potrzebach lub ograniczonej mobilności (z rozróżnieniem kto zgłosił potrzebę, zgodnie z rodzajami wskazanych miejsc w Załączniku numer 2).

Pytanie nr 19

Załącznik nr 10 do projektu umowy monitoring pkt 2.1.5. „obszaru wokół autobusu w postaci kamery Backeye 360 stopni;” Czy zamawiający dopuszcza żeby system monitoringu opartego na rejestratorze cyfrowym z kamerami IP opisanymi w pkt 2.1.1-2.1.4 być systemem niezależnym od systemu opartego o kamery typu BacEye 360 stopni tzn. kamery opisane w pkt 2.1.5 nie będzie rejestrowane, a będą służyły wyłącznie jako asystent do wykonywania manewrów przez kierowcę i będą wyposażone w oddzielny dedykowany monitor.

Odpowiedź na pytanie nr 19

Zamawiający przychylił się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 10 w podpunkcie 2.1.5

Było:

obszaru wokół autobusu w postaci kamery Backeye 360 stopni;

Powinno być:

obszaru wokół autobusu w postaci kamery Backeye 360 stopni (tylko obserwacja)

Pytanie nr 20

Dotyczy Załącznik nr 10 do projektu umowy monitoring pkt 2.8.

Czy Zamawiający rozumie poprzez stwierdzenie, „że system powinien umożliwiać pobieranie zapisu z wykorzystaniem sieci Wi-Fi” – jako zamawianie nagrań poprzez sieć rozgłoszeniową WiFi na zajezdni wraz z harmonogramem pobierania zarejestrowanego obrazu video. Tzn. aby osoba upoważniona, uprawniona po stronie Wykonawcy mogła zamówić sobie nagrania wybierając odpowiednio datę i czas potrzebnego materiału i gdy pojazd wjedzie w zasięg WiFi to nagrania automatycznie się pobiorą na serwer Wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie nr 20

Zamawiający potwierdza, że rozumie przez to możliwość pobieranie zamówionego wcześniej nagrania gdy autobus wjedzie w zasięg sieci WiFi na zajezdni Wykonawcy.

Pytanie nr 21

Dotyczy Załącznik nr 10 do projektu umowy monitoring pkt 3.1

Rejestrator

Aktualne wymagania dotyczące parametrów rejestrowanego obrazu tj pkt 3.1.1 rozdzielczość 1920x1080 oraz 3.1.2 prędkość rejestracji min 25klatek/sekundę powoduje bardzo duże zapotrzebowanie na zasoby dyskowe na rejestrowany materiał. Dla pojazdu typu D/De przy założeniu 13 kamer IP z szacowanych obliczeń wychodzi około 25TB pojemności/28dni. Czy zamawiający dopuszcza obniżenie

prędkości rejestracji do 15klatek/sekundę co pozwoli zredukować potrzebną pojemność dyskową na poziomie 15TB.

Odpowiedź na pytanie nr 21

Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 10 pkt. 3.1.

Pytanie nr 22

Dotyczy Załącznik nr 10 do projektu umowy monitoring pkt 3.2
Kamera powszechnie dostępne kamery na rynku posiadające odpowiednie badania, certyfikaty oraz homologacje dedykowane do zastosowań automotive posiadają przetwornik obrazu 1/2,8" oraz obiektyw 2.8 lub 2.0mm co daje odpowiednio 2.8 mm, horizontal FOV 108° oraz 2 mm, horizontal FOV 132.8°. Z związku z powyższym proszę o odpowiedź dla pkt.

- a) 3.2.1 przetwornik obrazu min.1/2,9", Czy zamawiający dopuszcza przetwornik obrazu min 1/2,8"
- b) 3.2.8 kąt widzenia kamery w poziomie min. 140 stopni. Czy zamawiający dopuszcza kąt widzenia 132.8 stopni

Odpowiedź na pytanie nr 22

Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 10 pkt. 3.2.

Pytanie nr 23

Dotyczy Załącznik nr 10 do projektu umowy SAKP
3.12. „porównywać dane pozyskane z systemów publikujących dane o natężeniu ruchu na danych odcinkach tras z zarejestrowanymi danymi z SAKP. W przypadku wystąpienia korelacji opóźnień w SAKP z danymi o natężeniu ruchu system powinien dokonywać automatycznej autoryzacji (usprawiedliwienia kursów opóźnionych).”
Czy zamawiający posiada informację z jakiego źródła można pobierać do celów komercyjnych informację dotyczącą natężenia ruchu obejmującego terytorium na potrzeby Zadania 1 i Zadania 2. Czy zamawiający ma świadomość, że pozyskanie w/w informacji może wiązać się z ograniczeniami licencyjnymi/ płatną subskrypcją, która może się mocno zmieniać z przyczyn niezależnych od Wykonawcy w trakcie trwania umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 23

Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 10 pkt. 3.12.
informując jednocześnie, że pozyskanie takich danych leży po stronie Wykonawcy

Pytanie nr 24

W załączniku brak brygady 920-01 i 920-02
Brak brygady 920-11 i 920-12
Brygada 121-12 brak rozkładów jazdy
Brygada 931-04 błędne wskazanie kilometrów za rok 2024 ,w
załączniku widnieje 141,60 km a powinno być
165,60 km zgodnie z rozkładem ?

Odpowiedź na pytanie nr 24

Zamawiający informuje, że ostateczne nazwy brygad zostaną przez niego nadane przed rozpoczęciem świadczenia usług przewozowych po uzgodnieniu z Wykonawcą przydziału autobusów do brygad.

Pytanie nr 25

Wskazana brygada 121-51 brak załącznika nr.1
Brak sobotnich rozkładów dla brygad 904-08 i 121-44

Odpowiedź na pytanie nr 25

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 24

Pytanie nr 26

Dotyczy: Załącznik nr 12 do umowy, pkt. 2.3 Definicja wariantów
związanych z przesyłaniem punktów
zgłoszeniowych do systemu ITS
Prosimy o potwierdzenie, iż w przypadku realizacji zgłaszania
priorytetu przez pojazd z zastosowaniem
Wariantu B lub Wariantu C, Zamawiający nie wymaga zastosowania
równoległej komunikacji z modułami
radiowymi na skrzyżowaniach przy pomocy radia krótkiego zasięgu.

Odpowiedź na pytanie nr 26

Zamawiający potwierdza, że w przypadku realizacji zgłoszenia priorytetu przez pojazd z zastosowaniem Wariantu B lub Wariantu C nie jest wymagane zastosowanie równoległej komunikacji z modułami radiowymi na skrzyżowaniach przy pomocy radia krótkiego zasięgu.

Pytanie nr 27

Dotyczy: Załącznik nr 3 do umowy, pkt. 2.2 Tablica wewnętrzna przednia i tylna LCD

Prosimy o dopuszczenie tablicy LCD z matrycą o przekątnej 37" oraz rozdzielczości 1920x540 przy zachowaniu spełnienia pozostałych wymogów technicznych.

Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że dostępne na rynku matryce 38" są matrycami ciętymi, których odporność na drgania jest dużo mniejsza. Z własnego doświadczenia Wykonawcy wynika, że podczas eksploatacji tablice 38" ulegają uszkodzeniu (rozciekanie Matrycy).

Odpowiedź na pytanie nr 27

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 28

Załącznik nr 2 do projektu umowy. Pkt 1.3.3 Całkowita wysokość autobusu
Czy Zamawiający dopuści autobusy diesla o wysokości do 3200 mm?
Uzasadnienie: Zadania przewozowe na jakich wykonywane mają być przejazdy dotyczą wszystkich rodzajów autobusów. Nie jest więc zasadnym stosowanie różnic względem dopuszczanej wysokości pojazdów. Dlatego wys. 3200 jest wysokością pozwalającą na obsługę wszystkich linii

Odpowiedź na pytanie nr 28

Zamawiający nie dopuszcza zaproponowanego rozwiązania

Pytanie nr 29

Załącznik nr 2 do projektu umowy. Pkt 1.7.3

Czy Zamawiający uzna za spełnione zaoferowanie kabiny kierowcy typu półzamkniętego przy zastosowaniu bardzo szerokich, przeszklonych drzwi kabiny kierowcy, całkowicie zabezpieczających kierowcę przed aktami agresji bez konieczności stosowania dodatkowego przeszklenia do samego sufitu?

Uzasadnienie:

Zaproponowane rozwiązanie jest znacznie bezpieczniejsze gdyż :

- nie wywołuje refleksów świetlnych, co znacznie poprawia bezpieczeństwo prowadzenia autobusu, - poprawia cyrkulację powietrza w kabinie kierowcy
- poprawia komunikację głosową z pasażerami.

Obecny wymóg spełnia obecnie wyłącznie jeden producent autobusów od lat będący jedynym dopuszczonym do postępowań we Wrocławiu producentem, jednocześnie dzięki obowiązującym wymogom, oferowanym rozwiązaniem skazuje kierowcę na refleksy świetlne, wpływające na bezpieczeństwo prowadzenia pojazdów, nie zapewnia należytej cyrkulacji powietrza we wnętrzu kabiny, co w przypadku awarii urządzeń grzewczych lub klimatyzacyjnych może doprowadzić do zagrożeń dla bezpieczeństwa pracy kierowcy, jednocześnie izolując akustycznie kierowcę od przestrzeni pasażerskiej, co również jest zjawiskiem niepożądanym. Ponieważ rozwiązanie takie stoi w sprzeczności z zasadą konkurencyjności każdego postępowania prowadzonego w trybie PZP, ignoruje też rozwiązania innych światowej sławy producentów autobusów, których pojazdy jak i rozwiązania techniczne kabin kierowcy z powodzeniem spełniają wymogi wszystkich miast europejskich wnosimy o zmianę zapisów dotyczących pkt. 1.7.3 dot. kabiny kierowcy na następujące

Typu zamkniętego bez osobnego wejścia dla kierowcy (w znaczeniu drzwi wejściowych do autobusu) nie sięgająca poza $\frac{3}{4}$ szerokości autobusu ale obejmująca swoją konstrukcją taką wysokość osłony wnętrza, by nie doszło do zagrożenia dla bezpieczeństwa pracy

kierowcy w przypadku wystąpienia aktów agresji ze strony pasażerów, z przeszkleniem umożliwiającym swobodną cyrkulację powietrza w strefie sufitu nad drzwiami kabiny nie większym jak 20 cm.

Wykonana w taki sposób aby podczas gdy jej drzwi są zamknięte umożliwiające jest korzystanie przez pasażerów z całej szerokości pierwszych drzwi, w tym z obu ich skrzydeł równocześnie w przypadku drzwi dwuskrzydłowych;

Oddzielona od przestrzeni pasażerskiej w znacznej części przezroczystą szybą zawierającą otwory w szybie ułatwiające komunikację kierowcy z pasażerem (dotyczy prawej strony kabiny kierowcy);

Wypożyczona w drzwi wewnętrzne, w pełni zabudowane, otwierane w kierunku przestrzeni pasażerskiej – z blokadą przejścia dla pasażerów w przypadku otwarcia drzwi kabiny przez kierowcę.

Odpowiedź na pytanie nr 29

Zamawiający przychylił się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 2 w podpunkcie 1.7.3.

Było:

- Typu zamkniętego bez osobnego wejścia dla kierowcy (w znaczeniu drzwi wejściowych do autobusu) nie sięgająca poza $\frac{3}{4}$ szerokości autobusu ale obejmująca całą wysokość wnętrza autobusu, nie pozostawiająca pustych przestrzeni;

Powinno być:

- Typu zamkniętego bez osobnego wejścia dla kierowcy (w znaczeniu drzwi wejściowych do autobusu) nie sięgająca poza $\frac{3}{4}$ szerokości autobusu ale obejmująca swoją konstrukcją taką wysokość osłony wnętrza, by nie doszło do zagrożenia dla bezpieczeństwa pracy kierowcy w przypadku wystąpienia aktów agresji ze strony pasażerów;

Pytanie nr 30

Czy Zamawiający dopuści przesunięcie terminu składania ofert o minimum 22 dni?

Uzasadnienie:

Ze względu na skalę, wielorakość jak i stopień skomplikowania zagadnień wynikających z prawidłowego opracowania ofert

autobusowych, producenci pojazdów zmuszeni są uzyskać:

- potwierdzenia możliwości realizacji wymaganych rozwiązań technicznych w poszczególnych działach projektowych jak i produkcyjnych dla 6 typów pojazdów
- pozyskać oferty poddostawców w tym instytucji finansujących niezbędnych do kompletacji i złożenia ofert dla firm startujących w tym postępowaniu
- wymagane procedurą przetargową dokumenty formalne od instytucji kooperujących lub powiązanych z producentami pojazdów
- opracowania wymagające dogłębnego i rzetelnego przygotowania kompletnej oferty.

Celem opracowania ofert do istniejących warunków przetargowych, oraz dogłębnego dopracowania wyszukanych technicznie i skomplikowanych autobusów wnioskujemy o przesunięcie terminu składania ofert o min. 22 dni.

Odpowiedź na pytanie nr 30

Zamawiający przesuwając termin składania ofert na dzień 26.09.2023 r.

Pytanie nr 31

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 1 Postanowienia ogólne

W projekcie umowy oraz załączniku nr 1 i 1a do umowy Zamawiający podaje planowaną do realizacji pracę przewozową która nie jest spójna:

§ 1 ust. 4 wzoru umowy:

Przewidywana wielkość pracy przewozowej na trasach podstawowych na dzień rozpoczęcia usług wynosi około 1 626 130 (dla Zadania 1)/1 525 730 (dla Zadania 2) wozokilometrów rocznie.

Załącznik nr 1 do wzoru umowy: Zgodnie z tabelami „2.

Przewidywany wymiar pracy przewozowej na dzień rozpoczęcia

usług” suma planowanych kilometrów dla zadania 1 wynosi 2 947 129,12 wozokilometrów rocznie a dla zadania 2 wynosi:
2 908 815,36 wozokilometrów

Załącznik nr 1a do wzoru umowy zawiera podział na dwa okresy realizacji przewozów gdzie roczna praca przewozowa jest uzależniona od okresu:

dla zadania 1: 2 786 000 wozokm od dnia 1.06.2024 do dnia 30.04.2025 oraz 2 943 000 wozokm rocznie od dnia 1.05.2025 do dnia 31.05.2030,

dla zadania 2: 2 612 000 wozokm od dnia 1.06.2024 do dnia 30.04.2025 oraz 2 901 000 wozokm rocznie od dnia 1.05.2025 do dnia 31.05.2030.

Jak widać powyższe dane nie są ze sobą spójne co uniemożliwia prawidłowe skalkulowanie oferty, zwłaszcza że dzienna data rozpoczęcia usług nie będzie w żaden sposób znana Wykonawcy w momencie składania oferty więc wydaje się dziwnym określanie zamówionej pracy przewozowej sztywną datą dzienną.

Skoro Zamawiający zakłada rozpoczęcie realizacji usług po 11 miesiącach od dnia podpisania umowy, prosimy o jednoznaczne określenie co Zamawiający rozumie przez „dzień rozpoczęcia usług” i jaka praca przewozowa będzie zamówiona dla każdego roku realizacji umowy licząc od , dnia rozpoczęcia świadczenia usług, który nastąpi po 11 miesiącach od daty podpisania umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 31

Zamawiający informuje, że planowana praca przewozowa dla każdego roku realizacji umowy licząc od dnia rozpoczęcia świadczenia usług, który nie może być wcześniejszy niż 01.06. 2024 prezentują formularze cenowe 3A i 3B.

Pytanie nr 32

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 1 Postanowienia ogólne
Zwracamy się z prośbą o podanie prędkości eksploatacyjnych (Ve) na poszczególnych zadaniach opisanych w postępowaniu.

Odpowiedź na pytanie nr 32

Zamawiający informuje, że dołączone do postępowania rozkłady jazdy zawierają wszystkie informacje potrzebne Wykonawcy do obliczenia prędkości eksploatacyjnych w poszczególnych zadaniach.

Pytanie nr 33

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 2 Tabor ust. 8 Zamawiający w § 2 pkt 8 zapisał cyt.: „W przypadku braku zgłoszenia autobusu zastępczego i rezerwowego Zamawiający naliczy karę zgodnie z Załącznikiem numer 7”. Czy w przypadku wystąpienia zbiegu zdarzeń losowych np. awarie, kolizje polegające na czasowym wyłączeniu z ruchu kilku pojazdów, których skutkiem będzie brak możliwości zgłoszenia autobusu zastępczego lub rezerwowego Zamawiający naliczy kary umowne opisane w Załączniku nr 7

Odpowiedź na pytanie nr 33

Zamawiający każdy opisany przez Wykonawcę przypadek będzie traktował indywidualnie.

Pytanie nr 34

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 2 Tabor ust. 11

Prosimy o wyjaśnienia co Zamawiający rozumie przez zapis „do wybranej stacji kontroli pojazdów”.

Czy będzie to Stacja Kontroli Pojazdów wybierana każdorazowo dowolnie przez Zamawiającego czy będą to wybrane stacje z którymi Zamawiający ma podpisaną umowę? Czy w przypadku pozytywnej oceny stanu technicznego Zamawiający pokryje koszty badań oraz utracone przychody z powodu wycofania autobusu z kursowania oraz ewentualnych kosztów wprowadzenia autobusu zastępczego?

Ponadto prosimy o doprecyzowania zapisu: „W razie wątpliwości, co do stanu technicznego autobusu”. Decyzja o wycofaniu autobusu z kursowania powinna być poparta na konkretnych przesłankach w zakresie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu a nie ocenie osoby kontrolującej lub jej wątpliwościach”.

Odpowiedź na pytanie nr 34

Zamawiający informuję, że stacja kontroli pojazdów zostanie wybrana w uzgodnieniu z Wykonawcą po podpisaniu umowy. Niezależnie od wyniku badania wszelkie koszty pokrywać będzie Wykonawca. Zamawiający podtrzymuje pozostałe zapisy.

Pytanie nr 35

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 2 Tabor ust. 13

Prosimy o wyjaśnienie zapisu: „Powyższe zapisy dotyczą także sytuacji, w której autobus został wprowadzony do ruchu po czasowym wycofaniu.”

Czy każde wycofanie z ruchu na czas naprawy po kolizyjnej będzie skutkowało koniecznością okazania autobusu lub przeprowadzenia jazdy próbnej? Czy Zamawiający przewiduje określenia okresu, po upływie którego autobus wycofany z ruchu będzie musiał przechodzić procedurą opisaną w § 2 pkt 13 umowy.

Odpowiedź na pytanie nr 35

Zamawiający informuje, że nie każde wycofanie pojazdu z ruchu na czas naprawy bezkolizyjnej będzie skutkowało koniecznością okazania pojazdu lub przeprowadzenia jazdy próbnej, Zamawiający nie przewiduje również określenia okresu po upływie którego autobus wycofany z ruchu będzie musiał przechodzić procedurę opisaną w przytoczonym paragrafie umowy. Każdy przypadek będzie rozpatrywany indywidualnie.

Pytanie nr 36

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 Warunki realizacji usług objętych umową ust. 6.2.

Zamawiający w §3 projektu umowy w ust. 6 Zobowiązuje Wykonawcę do zapewnienia przez cały okres funkcjonowania linii służb nadzoru ruchu dysponującej minimum 1 samochodem osobowym.

Prosimy o doprecyzowanie wymagań ilości osób zatrudnionych do wykonywania zadań nadzoru ruchu.

Odpowiedź na pytanie nr 36

Zamawiający pozostawia w gestii Wykonawcy określenia liczby osób, którą musi on zatrudnić do zapewnienia przez cały okres funkcjonowania linii służb nadzoru ruchu.

Pytanie nr 37

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 Warunki realizacji usług objętych umową ust. 6.2.5.

Zamawiający w §3 Umowy pkt. 6.2.5. przywołuje sytuację zobowiązania Wykonawcy do współpracy m.in. ze służbami Centrali Nadzoru MPK Wrocław Sp. z o.o., w szczególności w aspekcie pilnego holowania autobusów oraz fakt późniejszego uzgodnienia zasad takiej współpracy.

Prosimy o informację o przykładowych kosztach jakie będzie ponosił wykonawca w ramach korzystania z usług MPK Wrocław. Brak takiej informacji na etapie tworzenia ofert może spowodować niewłaściwą kalkulację oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 37

Zamawiający modyfikuje treść zapisu §3 Umowy pkt. 6.2.5

Było

w przypadku zlecenia takiego obowiązku przez Zamawiającego służby Wykonawcy zobowiązane są także w określonych przypadkach do kontaktu z Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz służbami Centrali i Nadzoru Ruchu MPK Wrocław Sp. z o.o., w szczególności dotyczy to przypadków pilnego holowania unieruchomionych autobusów blokujących możliwość przejazdu – szczegóły dotyczące takiej współpracy określone zostaną pisemnie przez Zamawiającego;

Powinno być:

6.2.5 w przypadku zlecenia takiego obowiązku przez Zamawiającego służby Wykonawcy zobowiązane są także w określonych przypadkach do kontaktu z Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz służbami Centrali i Nadzoru Ruchu MPK Wrocław Sp. z o.o., w szczególności dotyczy to przypadków pilnego holowania

unieruchomionych autobusów blokujących możliwość przejazdu(odholowania przez MPK do najbliższej zatoczki autobusowej w celu odblokowania przejazdu) – szczegóły dotyczące takiej współpracy określone zostaną pisemnie przez Zamawiającego. Dodatkowo Zamawiający informuje, że opisany przez Wykonawcę przypadek dotyczy wyłącznie sytuacji awaryjnej i nie jest możliwe podanie kosztów korzystania z usług MPK na które Zamawiający nie ma wpływu. W gestii Wykonawcy leży zapewnienie własnej możliwości odholowania uszkodzonego pojazdu.

Pytanie nr 38

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 Warunki realizacji usług objętych umową ust. 6.2.5.

Zamawiający w §3 pkt 7 zapisał, że Opracowanie rozkładów jazdy na potrzeby realizacji usług i do wywieszenia na przystankach, a także treść informacji pasażerskich leży w gestii Zamawiającego.

Prosimy o doprecyzowanie, czy Zamawiający zastrzega sobie prawo do przygotowywania i przekazywania Wykonawcy „brygadówek” dla poszczególnych linii

Odpowiedź na pytanie nr 38

Zamawiający uzgodni ostateczny kształt rozkładów dla zadania z Wykonawcą zgodnie z zapisami Załącznika nr 1A. Jednocześnie w trakcie realizacji przez Wykonawcę usług przewozowych będzie przekazywał rozkłady jazdy zgodnie z procedurą opisaną w Załączniku nr 6.

Pytanie nr 39

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 Warunki realizacji usług objętych umową ust. 6.21

Zamawiający w § 3 ust 6.21 zobowiązuje Wykonawcę w okresie trwania Umowy do: dysponowania bazą eksploatacyjną w rozumieniu art. 4, pkt. 21a ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz.U. z 2022 roku poz. 2201 z późn. zm.) zlokalizowaną w granicach Wrocławia lub na obszarze Gmin, przez które

przebiegają trasy linii objęte Umową.

Prosimy o wyjaśnienie czy:

Czy teren bazy eksploatacyjnej musi być odpowiedniej wielkości, aby móc pomieścić równocześnie wszystkie pojazdy części I lub części II Zamówienia?

Czy teren bazy eksploatacyjnej musi być stale ogrodzony ogrodzeniem budowlanym zapewniającym bezpieczeństwo?

Czy na bazie eksploatacyjnej muszą być wdrożone rozwiązania i procedury w zakresie braku dostępu osób postronnych, w szczególności w zakresie zabezpieczenia elementów systemów przetwarzających dane osobowe pasażerów? A tym samym czy Zamawiający wyklucza możliwość parkowania autobusów poza terenem bazy eksploatacyjnej, np. pod domem kierowcy autobusu?

Czy teren bazy eksploatacyjnej musi być wyposażony w plac postojowo-manewrowy z nawierzchnią utwardzoną (betonową, bitumiczną, kostkową betonową lub klinkierową) pozwalającą na bezpieczną eksploatację pojazdów (posiadającą odporność na odkształcenia, nie zawierającą ubytków, pochyłości, wzniesień i zagłębień powodujących powstawanie uszkodzeń pojazdów oraz zastoju wody; eliminującą niebezpieczne sytuacje podczas poruszania się po terenie)?

Czy plac postojowo-manewrowy musi być oświetlony w sposób eliminujący miejsca zaciemnione?

Czy plac postojowo-manewrowy musi być wyposażony w powierzchniowe odwodnienie terenu placu postojowo-manewrowego eliminujące zastoju wody oraz pozwalające na bezpieczne poruszanie się pracowników i pojazdów?

Czy na terenie bazy eksploatacyjnej musi być zlokalizowana automatyczna mechaniczna myjnia pojazdów oraz stanowisko do mycia podwozia, komór silnika i podzespołów autobusu posiadające wszystkie niezbędne przewidziane prawem dopuszczenia i zezwolenia na jej funkcjonowanie (w tym pozwolenie wodno-prawne)?

Czy Organizacja bazy eksploatacyjnej musi spełniać wszystkie wymagania w zakresie zbierania i unieszkodliwiania smarów, olejów i

innych zużytych lub niewykorzystanych płynów eksploatacyjnych oraz opon?

Czy Zamawiający dopuszcza możliwość zasilania ładowarek do ładowania pojazdów zeroemisyjnych poprzez generator prądotwórczy napędzany olejem opałowym lub napędowym w okresie do 3 miesięcy od uruchomienia kontraktu w przypadku opóźnienia związanego z budową przyłącza do sieci energetycznej?

Czy Zamawiający wymaga od Wykonawcy dysponowanie generatorem prądotwórczym zapewniającym zasilanie wszystkich autobusów zeroemisyjnych w przypadku awarii sieci energetycznej?

Czy Zamawiający przewiduje certyfikację bazy eksploatacyjnej pod kątem spełnienia wymogów w zakresie ochrony środowiska (myjnia, odwodnienia placu, separatory), przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (budynki)?

Odpowiedź na pytanie nr 39

Zamawiający jasno określił w paragrafie 3 ustęp 6.2.1. projektu umowy swoje wymagania dysponowania bazą eksploatacyjną. Zamawiający nie przewiduje jej certyfikacji we wskazanym przez Wykonawcę zakresie,

Pytanie nr 40

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 Warunki realizacji usług objętych umową ust. 10.

Zamawiający w §3 Umowy ust.10 oraz załączniku numer 6 do Umowy pkt. 1.2. zobowiązuje Wykonawcę do uzgodnienia zasad korzystania z przystanków oraz dworców z ich właścicielami, prosimy o wyjaśnienie jakie rozwiązanie przewiduje Zamawiający w sytuacji, gdy Wykonawca nie uzyska zgody na korzystanie z przystanku lub dworca na linii przewidzianej przez Zamawiającego. Ponadto prosimy o wskazanie podstawy prawnej, która obliguje do uzgodnień dla zlecanej linii komunikacyjnej Wykonawcę, a nie organizatora przewozów.

Odpowiedź na pytanie nr 40

Zamawiający nie przewiduje takiej sytuacji, gdyż na terenie Wrocławia jest on właścicielem ujętych w zamówieniu przystanków a poza ich terenem udostępnianie przystanków dla Wykonawcy odbywa się w oparciu o zawarte porozumienia międzygminne. Podstawą prawną jest art. 25 ust. 3 pkt 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

Pytanie nr 41

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 Warunki realizacji usług objętych umową ust. 12.

Zamawiający w §3 Umowy ust. 12 zastrzega sobie prawo do zamieszczania treści związanych z prowadzonymi kampaniami. Prosimy o informację, czy Wykonawca ma jedynie udostępnić powierzchnię, czy będzie również odpowiedzialny za umieszczenie treści. Jeżeli wykonawca będzie odpowiedzialny za umieszczenie treści, to prosimy o wyjaśnienie kto będzie ponosił koszty związane z umieszczeniem oraz demontażem treści. Brak takiej informacji na etapie tworzenia ofert może spowodować niewłaściwą kalkulację oferty.

Odpowiedź na pytanie nr 41

Zamawiający potwierdza, że Wykonawca ma tylko udostępnić powierzchnię.

Pytanie nr 42

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 Warunki realizacji usług objętych umową pkt 13.

Prosimy o wyjaśnienie czy przyjęty przez Zamawiającego zapis dotyczący okresu zatrudnienia kierowców na umowę o pracę o treści: „... okres realizacji zamówienia, tj. co najmniej na okres podany w § 5 ust. 1. ... ” oznacza, że Zamawiający wyklucza zatrudnienie kierowców na umowę o pracę na czas nieokreślony?

Forma ta co do zasady nie określa terminu związania stron umową, a więc faktycznie nie spełnia warunku Zamawiającego określonego jako cyt.: „co najmniej na czas” trwania kontraktu.

Czy biorąc pod uwagę charakterystykę i skalę operacji objętej postępowaniem a także braki na rynku pracy osób z uprawnieniami kierowcy, chętnych do zatrudnienia na podstawie umowy o pracę czy Zamawiający dopuści zatrudnienie kierowców na podstawie umów cywilnoprawnych.

Odpowiedź na pytanie nr 42

Zamawiający informuje, że dokonał modyfikacji zapisów w § 3 ust. 13 umowy. Jednocześnie informuje, że nie dopuści zatrudnienia przez Wykonawcę kierowców na umowy cywilnoprawne,

Pytanie nr 43

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 Warunki realizacji usług objętych umową pkt 14. Prosimy o potwierdzenie, że opisana § 3 ust 14 procedura kontroli Wykonawcy odnośnie prawidłowości zatrudnienia pracowników na podstawie umowy o pracę jest wyłącznie uprawnieniem Zamawiającego. Wykonawca nie ma więc żadnych obowiązków jak w przypadku innych tego typu umów realizowanych na terenie Wrocławia, gdzie Wykonawcy mają obowiązek w określonych okresach czasowych dostarczania list zatrudnionych pracowników wraz z dokumentacją zatrudnienia. System kontroli realizowany we wspomnianych umowach zapewnia kompleksowość i stałość działań kontrolnych Zamawiającego oraz rzetelność działania Wykonawcy w zakresie zatrudniania pracowników na umowę o pracę, czyli zgodnie z zasadami przyjętymi przez Zamawiającego. Bazując na wiedzy o rynku przewozów i stosowanych praktykach zatrudniania kierowców na łączone częściowych etatów z umowami zlecenia i kontraktami B2B stwierdzamy, że przeprowadzane sporadycznie wrywkowe kontrole rzadko są w stanie wychwycić w tym zakresie nieprawidłowości. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający świadomie przyjmuje to rozwiązanie w przedmiotowej umowie i nie ulegnie ono zmianie w całym okresie jej obowiązywania.

Odpowiedź na pytanie nr 43

Zamawiający podtrzymuje zapisy przytoczonego przez Wykonawcę paragrafu.

Pytanie nr 44

Czy Zamawiający dopuści termin realizacji przewozów 15 miesięcy od dnia zawarcia umowy dla taboru zeroemisyjnego? Obecnie procedury produkcyjne z uwagi na unikatowe wymagania i indywidualne wyposażenia dla każdego Zamawiającego z osobna, przewidują metodę „just in time” tzn. autobusy produkowane są pod konkretne zamówienie. Ponadto sytuacja w handlu międzynarodowym jest nadal niestabilna i podlega fluktuacji w zakresie terminowej dostępności kluczowych komponentów do produkcji pojazdów.

Odpowiedź na pytanie nr 44

Zamawiający nie przewiduje zmiany terminu realizacji przewozów dla taboru zeroemisyjnego.

Pytanie nr 45

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 7 Kary umowne ust. 9 i ust. 10. Zamawiający w §7 Umowy ust. 9 i 10 definiuje obiektywne, niezależne od Wykonawcy okoliczności oraz siłę wyższą. Prosimy o potwierdzenie, że w katalogu tych zdarzeń mieści się pożar pojazdu/pojazdów na mieście lub bazie, który spowoduje tymczasowy brak wystarczającej liczby pojazdów do realizacji zadań przewozowych zleconych przez Zamawiającego.

Odpowiedź na pytanie nr 45

Wskazany przypadek można uznać za siłę wyższą zgodnie z jej definicją jeśli Wykonawca udowodni, że pożar nastąpił w wyniku sytuacji niezależnej od niego i nie miał na nią żadnego wpływu (pośredniego lub bezpośredniego).

Pytanie nr 46

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 14 Opcja. Zamawiający w §14 Umowy opisuje prawo opcji zastrzegając możliwość nieskorzystania z prawa opcji oraz jednocześnie bezwzględnie wymagając zapewnienia autobusów dodatkowych, które miałyby być wykorzystane w

ramach opcji. Zgodnie z zapisami umowy pojazdy dodatkowe mogą zostać wykorzystane wyłącznie w przypadku przewozów specjalnych oraz uruchomienia opcji.

W związku z ryzykiem niewykorzystania pojazdów przez Zamawiającego przez cały okres umowy wnosimy o wykreślenie zapisu o konieczności zapewnienia pojazdów dodatkowych oraz zmianę zasad punktacji (usunięcie premiowania posiadania większej od wymaganej liczby pojazdów dodatkowych). Brak zmian spowoduje nieuzasadniony wzrost stawki za wzkm wynikający z kalkulacji ryzyka braku możliwości wykorzystania pojazdów przez wykonawcę. Poza aspektem ekonomicznym zwracamy uwagę na aspekt środowiskowy związany z wymogiem posiadania przez wykonawcę autobusów, które mogą być niewykorzystane przez cały okres trwania kontraktu lub przez większość czasu – zarówno pod kątem nieracjonalnego wykorzystania zasobów środowiska, które zostaną wykorzystane do wytworzenia pojazdów jak i niepotrzebnym zwiększaniu śladu węglowego podczas produkcji zarówno samych autobusów jak i ich podzespołów.

Odpowiedź na pytanie nr 46

Zamawiający podtrzymuje treść przytoczonego paragrafu informując jednocześnie, że nie wymaga fizycznego posiadania autobusów dodatkowych a jedynie deklaracji Wykonawcy o możliwości wprowadzenia ich do ruchu w przypadku skorzystania przez Zamawiającego z prawa opcji. Powszechną praktyką Wykonawców jest wykorzystywanie autobusów zastępczych jako dodatkowych do czasu wyprodukowania/zakupienia docelowego autobusu dodatkowego.

Pytanie nr 47

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do Projektu Umowy – Trasy, linii i wzkm, rozkłady jazdy i utrudnienia.

Zamawiający w załączniku nr 1 do Umowy wskazuje charakterystykę wykorzystania pojazdów poszczególnych typów. Po analizie udostępnionych przez zamawiającego danych zwracamy uwagę na wyraźnie mniejsze wykorzystanie pojazdów elektrycznych w stosunku do pojazdów z silnikiem diesla, a w szczególności na mały udział pojazdów zeroemisyjnych w weekendy w porównaniu do dnia roboczego. Rozwiązanie takie stoi w sprzeczności z ekologicznym celem zakupu pojazdów zeroemisyjnych, które dodatkowo są droższe w zakupie.

Mając powyższe na uwadze, czy Zamawiający nie rozważy zwiększenia udziału kilometrów realizowanych przez tabor elektryczny.

Odpowiedź na pytanie nr 47

Przytoczona charakterystyka wykorzystania pojazdów poszczególnych typów jest aktualna na dzień rozpoczęcia świadczenia usług, może ona ulec zmianie w trakcie trwania umowy, lecz Zamawiający nie jest w stanie określić tego na tym etapie.

Pytanie nr 48

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 2 do Projektu Umowy – Wymagania techniczne ust. 1.3.1.

W związku z bardzo ograniczonym dostępem autobusów typu MIDI na rynku autobusów nowych zwracamy się z uprzejmą prośbą o dopuszczenie autobusów typu MIDI o długości 10.8m.

Odpowiedź na pytanie nr 48

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 49

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 2 do Projektu Umowy – Wymagania techniczne ust. 1.3.7. oraz 1.3.8.

Prosimy o doprecyzowanie co Zamawiający ma na myśli pisząc „Miejsca powinny zawierać wyróżnienie w tym żółty kolor i posiadać oznaczenia informujące o ich przeznaczeniu”. Prosimy o wyjaśnienie w jaki dokładnie sposób i gdzie mają być wyróżnione miejsca?

Odpowiedź na pytanie nr 49

Zamawiający uzgodni sposób i wyróżnienie miejsca po podpisaniu umowy i przedstawieniu przez Wykonawcę informacji o producencie autobusów.

Pytanie nr 50

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 2 do Projektu Umowy – Wymagania techniczne ust. 1.4.2. oraz 1.3.8.

W związku z faktem, iż na rynku autobusowym jest bardzo ograniczony wybór pojazdów typu MIDI, prosimy o dopuszczenie następujących opcji układu drzwi w tego typu pojazdach: 1-2, 2-2, 2-2-2, 1-2-2, 1-2-1, 2-2-0 lub 1-2-0

Odpowiedź na pytanie nr 50

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy

Pytanie nr 51

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 2 do Projektu Umowy – Wymagania techniczne ust. 1.5.2.

W związku z faktem, iż wspomniany w powyższym punkcie wymóg dotyczący konieczności zachowania w drugim członie naprzeciw 3 drzwi autobusu przegubowego, od końca 3 drzwi do mechanizmu przegubowego niskiej podłogi – eliminuje niektórych europejskich producentów do zaoferowania swoich pojazdów w tym przetargu, w związku z tym prosimy o wykreślenie tego punktu, w celu powiększenia grona producentów mogących zaoferować swoje produkty w tym postępowaniu

Odpowiedź na pytanie nr 51

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 52

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 2 do Projektu Umowy – Wymagania techniczne ust. 1.6.3.

Czy zamawiający dopuści mechanizm blokowania okien uchylnych w postaci zamka typu kwadrat obsługiwanego manualnie?

Odpowiedź na pytanie nr 52

Zamawiający nie określa mechanizmu blokowania okien uchylnych przez kierowcę.

Pytanie nr 53

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 2 do Projektu Umowy – Wymagania techniczne.

W załączniku nr 2 do projektu umowy opisano w punkcie „1.8.

Wypożyczenie dodatkowe” systemy w jakie powinny być wyposażone pojazdy w tym: 1.8.1. System wykrywania pieszych oraz rowerzystów w tzw. „martwym polu”, 1.8.2. System „rekuperacji”, 1.8.3. System „start – stop”, 1.8.5. Czujnik dymu papierosowego – zamontowany w kabinie kierowcy oraz w przestrzeni pasażerskiej, 1.8.6. Asystent uwagi kierowcy – informacja dla kierowcy w postaci kontrolki i sygnału w przypadku wykrycia oznak dekoncentracji i przemęczenia, 1.8.8. System doświetlania zakrętów.

Każdy z opisanych systemów wymaga skalkulowania dodatkowych kosztów, które znacząco wpłyną na wzrost stawki w postępowaniu.

Ponadto nie wszyscy wiodący producenci oferują dostępność wyposażenia autobusów w system „start – stop”, co powoduje automatyczne wykluczenie ich z postępowania. Wnosimy o wykreślenie tych punktów

Odpowiedź na pytanie nr 53

Zamawiający nie przychyła się w pełni do prośby Wykonawcy jednocześnie informuje, że w wyniku odpowiedzi na pytanie 10, wykreślił z Załącznika nr 2 pkt. 1.8.3. oraz modyfikuje treść Załącznika nr 2 wykreślając punkt 1.8.6.

Pytanie nr 54

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 2 do Projektu Umowy – Wymagania techniczne ust. 1.8.4. Wnioskujemy o wyłączenie konieczności aktualizacji trzeźwości kierowcy co 2 godziny za pośrednictwem alko-blokady. Konieczność wprowadzenia takich niestandardowych ustawień znacznie zwiększy koszty zakupu i instalacji blokad oraz codziennej obsługi chociażby z uwagi na wysokie koszty zakupu niezbędnych do badania ustników. Ponadto prosimy o doprecyzowanie w jaki sposób miałyby działać konieczność aktualizacji trzeźwości, jak autobus sygnalizowałby taką konieczność w danym momencie, po upływie 2 godzin od ostatniego sprawdzenia prowadzącego pojazd, kiedy miałyby się to wydarzyć z jakim skutkiem?

Odpowiedź na pytanie nr 54

Zamawiający przychyła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 2 pkt 1.8.42

Było: Alko-blokada” – sprawdzenie trzeźwości kierowcy przed możliwością włączenia zapłonu (z potrzebą aktualizacji co około 2h)

Powinno być: Alko-blokada” – sprawdzenie trzeźwości kierowcy przed możliwością włączenia zapłonu.

Pytanie nr 55

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 3 do Projektu Umowy – Oznaczenia zewnętrzne.

Na stronie 14 Załącznika Zamawiający określił, że w przypadku wprowadzenia okresowo występujących zmian w trasie przebiegu linii (rozkładowych lub wprowadzonych w systemie przez kierującego) wraz z nazwą kierunku, w dolnej części pola, wyświetlony powinien zostać napis

„ZMIANA TRASY”, Zamawiający przedstawił grafikę jak taka informacja nie powinna wyglądać.

Prosimy o zaprezentowanie obrazu o prawidłowych proporcjach zgodnych z zadeklarowanymi wymiarami i wymaganiami

Odpowiedź na pytanie nr 55

Zamawiający informuje, że grafika przedstawia jak informacja powinna wyglądać, natomiast zawiera ona inne niż wymagane proporcje wielkości zastosowanych czcionek. Proporcje te opisane są w sposób szczegółowy w Załączniku nr 3.

Pytanie nr 56

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 3 do Projektu Umowy – Oznaczenia zewnętrzne ust. 3.2.1.12 (strona 21).

Prosimy o określenie w skali miesiąca / roku, ile razy Zamawiający planuje dokonywać zmian formy graficznej zlecanej Wykonawcy do przygotowania?

Odpowiedź na pytanie nr 56

Zamawiający nie stosuje obecnie takiego rozwiązania i w związku z powyższym nie jest w stanie określić liczby takich zmian. Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie zostaną uzgodnione z Wykonawcą po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 57

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 3 do Projektu Umowy – Oznaczenia zewnętrzne ust. 3.2.2. (strona 22).

Wnosimy o opis procedury przygotowywania zapowiedzi głosowych, wraz z informacją czy będą to zapowiedzi generowane przez syntezytor mowy lub autorskie nagrania? Bazując na doświadczeniu Wykonawcy, zapowiedzi powinny być znormalizowane pod kątem wzmocnienia głośności jak i również ewentualnego lektora nagrywanych plików audio

Odpowiedź na pytanie nr 57

Szczegółowe kwestie dotyczące zapowiedzi głosowych zostaną uzgodnione z Wykonawcą po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 58

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 3 do Projektu Umowy – Oznaczenia zewnętrzne ust. 3.2.2. (strona 24).

Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający będzie partycypować w kosztach generowania nowych zapowiedzi głosowych?

Odpowiedź na pytanie nr 58

Zamawiający informuje, że nie będzie partycypować w kosztach generowania nowych zapowiedzi głosowych.

Pytanie nr 59

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 4 do Projektu Umowy - Wymagania do kontroli punktualności i zasady kontroli ust 2.6.5.

Zamawiający w załączniku 4 do Umowy pkt. 2.6.5. określa, że odjazd zrealizowany powyżej 29:59 minut w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy będzie traktowany jako odjazd niezrealizowany.

Prosimy o potwierdzenie, że z katalogu odjazdów niezrealizowanych wyłączone zostaną odjazdy, których opóźnienie nie będzie zawinione przez wykonawcę (np. spowodowane warunkami drogowymi, przed włączeniem autobusu rezerwowego)

Odpowiedź na pytanie nr 59

Zamawiający nie potwierdza, każdy przypadek będzie rozpatrywany według faktycznych powodów powstania opóźnienia.

Pytanie nr 60

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 4 do Projektu Umowy - Wymagania do kontroli punktualności i zasady kontroli ust. 3.4.

Zamawiający w Załączniku 4 do Umowy pkt. 3.4. określa wymogi odnośnie czystości taboru.

Prosimy o podanie wymogów w zakresie czynności utrzymania taboru w ujęciu dziennym, tygodniowym oraz miesięcznym. Określenie czy Zamawiający wymaga codziennego mycia i sprzątania autobusów po zakończeniu pracy przewozowej (w z wyjątkiem sytuacji, gdy temperatura powietrza spada poniżej -1st.C.). Doprecyzowanie zasad pozwoli uniknąć niewłaściwej kalkulacji stawki, a jednocześnie powinno wpłynąć na wzrost jakości świadczonych usług

Odpowiedź na pytanie nr 60

Po stronie Wykonawcy leży określenie czynności potrzebnych do utrzymania taboru w czystości zgodnie z wymogami Zamawiającego.

Pytanie nr 61

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 4 do Projektu Umowy – Wymagania do kontroli punktualności i zasady kontroli ust. 9.

Zamawiający w Załączniku 4 do Umowy ust. 9 wymaga umieszczania rozkładów przez wykonawcę na przystankach zlokalizowanych na terenie Gmin Wisznia Mała, Długołęka, Czernica i Siechnice oraz usuwanie z nich nieaktualnych rozkładów jazdy i informacji.

Prosimy o podanie podstawy prawnej do zlecenia takiej czynności wykonawcy oraz podstawy prawnej pozwalającej na montaż gablot na przystankach nie będących w gestii Zamawiającego

Odpowiedź na pytanie nr 61

Zamawiający informuje, że podstawą prawną jest art. 25 ust. 3 pkt. 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz zawarte przez niego porozumienia międzygminne.

Pytanie nr 62

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 7 do Projektu Umowy dot. Projektu Umowy – Kary ust 2.3.

Prosimy o wyjaśnienie zapisu cyt.: „§ 9 ust. 1 i 2 – za każdy dzień kalendarzowy braku wymaganych ubezpieczeń” Czy odnosi się on do sytuacji braku okazania Zamawiającemu wymaganego ubezpieczenia, czy do sytuacji faktycznego nie zawarcia przez Wykonawcę obowiązkowego ubezpieczenia, co Zamawiający akceptuje i jedynie sankcjonuje niewielką karą jak na ten rodzaj wykroczenia?

Odpowiedź na pytanie nr 62

Zamawiający informuje, że kara dotyczy sytuacji braku okazania Zamawiającemu wymaganych polis.

Pytanie nr 63

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 7 do Projektu Umowy – Kary ust 4.7. W § 3 ust. 13 Umowy Zamawiający określił, że jednym z wymogów realizacji umowy jest zatrudnianie kierowców wyłącznie na podstawie umowy o pracę i dodatkowo określił minimalny czas trwania tej umowy. Tymczasem w powyższym załączniku ust 4.7. Zamawiający przewidział karę za stwierdzenie przypadku niewywiązywania się Wykonawcy z tego obowiązku cyt. „§ 3 ust. 14 – za każdy dzień kalendarzowy pracy 1 kierowcy niezatrudnionego w oparciu o umowę o pracę”.

Mając na uwadze niespójność postanowień umowy prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający nie dopuszcza do sytuacji, aby w grupie kierowców były osoby nie posiadające ważnej umowy o pracę czy jednak dopuszcza taką sytuację i jedynie obejmuje ją sankcją? Ponadto zwracamy uwagę, że zatrudnienie pracownika bez umowy o pracę jest czynem umyślnym daleko bardziej skutkującym prawnie i społecznie niż brak np. geolokacji, za brak której Zamawiający przewiduje karę 5 razy większą niż za brak umowy z pracownikiem.

Dodatkowo zwracamy się z pytaniem, czy zamawiający nie uważa za celowe podwyższenia kary za wspomniane zdarzenie z 1000 zł do 10 000zł mając na uwadze, że zdarzenie takie ma znamiona premedytacji i prowadzi do nieuczciwej konkurencji.

Odpowiedź na pytanie nr 63

Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 7 pkt 4.7 oraz informuje, że zmienił treść zapisów § 3 ust. 13 umowy.

Pytanie nr 64

Pytanie dotyczące Załącznika nr 8 do Projektu Umowy – Stawki wynagrodzenia.

W załączniku nr 8 do projektu Umowy, Zamawiający określił współczynniki stawki za jeden wozokilometr i wozogodzinę, które dla wszystkich typów taboru poza taborem typu C, są określone krotnością stawki zaproponowanej w ofercie przez wykonawcę dla taboru typu C.

Przyjęte przez Zamawiającego zasady są niespotykane w innych postępowaniach na tego typu usługi. Podane współczynniki nie obrazują realnego poziomu kosztów wozokilometra dla każdego z typów taboru wymaganego przez Zamawiającego, w stosunku do kosztów wozokilometra taboru typu C. Dodatkowo przyjęcie takich współczynników w umowie jako stałych wartości powoduje, że jakiegokolwiek zmiany liczby wozokilometrów realizowanych przez poszczególne typy taboru (do czego Zamawiający ma prawo zgodnie z zapisami umowy) względem liczby wozokilometrów realizowanych taborem typu C, mogą spowodować, że realizacja usług poszczególnymi typami taboru okaże się dla Wykonawcy nieopłacalna. Powoduje to konieczność nieuzasadnionej spekulacji przez Wykonawców na etapie kalkulowania oferty i zakładania dodatkowego dużego ryzyka z tego tytułu, a co za tym idzie nadmierny wzrost kosztów ofert złożonych w prowadzonym postępowaniu.

Wnioskujemy o zmianę zapisów Załącznika nr 8 do Projektu Umowy oraz formularza ofertowego w taki sposób, aby stawka na każdy typ taboru była podawana przez Wykonawcę na podstawie jego kalkulacji kosztów realizowania usług taborami danego typu

Odpowiedź na pytanie nr 64

Zamawiający podtrzymuje treść Załącznika nr 8

Pytanie nr 65

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy – Wynagrodzenia ust 1. Prosimy o szczegółowe wyjaśnienie przyjętych przez Zamawiającego zasad wyliczania wskaźnika „We” w szczególności: Wskazanie adresu stron internetowych, na których publikowane są dane URE, Wyjaśnienie jak będzie obliczany półroczny wskaźnik zmiany cen energii elektrycznej na podstawie ogłaszanych przez URE wskaźników kwartalnych, Wskazanie nazw konkretnych raportów publikowanych przez TGE, które będą podstawą do obliczania wskaźnika zmiany cen energii elektrycznej, Wyjaśnienie jak będzie obliczany półroczny wskaźnik zmiany cen energii elektrycznej na podstawie ogłaszanych przez TGE wskaźników miesięcznych.

Odpowiedź na pytanie nr 65

Zamawiający zmienił zapisy Załącznika nr 9 w wyniku odpowiedzi na odwołanie do KIO.

Pytanie nr 66

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy – Wynagrodzenia ust 8.

Prosimy o wyjaśnienie przez Zamawiającego zapisu pkt 8 cyt.: „Minimalny poziom zmiany (wzrost lub spadek) co najmniej dwóch ze wskaźników, o których mowa w pkt. 1 w wyniku którego wynagrodzenie zostanie zmienione powinien wynosić 2% w stosunku do wzrostu lub spadku tych wskaźników za okres poprzedzający.”

Czy oznacza to, że jeżeli wskaźniki w poszczególnych okresach waloryzacyjnych będą zmieniały się o mniej niż 2% Zamawiający nie przewiduje zmiany stawek?

Czyli przyjmują hipotetycznie sytuację, że w okresie realizacji kontraktu, tj.: 7 lat (86 miesięcy) jeżeli poszczególne wskaźniki wzrosną do 27%,

przy czym w każdym z około 14 półrocznych okres waloryzacyjnych wzrost ten nie przekroczy 2%, w całym okresie trwania kontraktu nie nastąpi waloryzacja stawek?

Odpowiedź na pytanie nr 66

Zamawiający zmienił zapisy Załącznika nr 9 w wyniku odpowiedzi na odwołanie do KIO.

Pytanie nr 67

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 10 do Projektu Umowy – Monitoring pkt 5 i pkt 6 (strona 4).

Prosimy o wyjaśnienie:

Czy Zamawiający poprzez zapis o przechowywaniu zarejestrowanego materiału wideo wraz z dźwiękiem, uważa za przechowywane w przestrzeni dyskowej w rejestratorze montowanym w pojeździe?

Czy przechowywanie na własnych zasobach jest równoważne z rejestracją materiału na dyskach w rejestratorze instalowanym wewnątrz pojazdu?

Czy Zamawiający może określić w jaki sposób powinna odbywać się forma przekazywania materiału wideo?

Czy Zamawiający posiada własne zasoby, aby móc kopiować wybrane zakresy zarejestrowanego obrazu i dźwięku?

Czy Zamawiający dopuszcza pobranie nagrania, które zostanie poddane obróbce anonimizacji poza urządzeniem rejestrującym (rejestrator monitoringu wewnątrz pojazdu) przed przekazaniem takiego nagrania?

Odpowiedź na pytanie nr 67

Zamawiający nie precyzuje miejsca przechowywania przez Wykonawcę zarejestrowanego materiału wideo wraz z dźwiękiem. Szczegółowy sposób przekazywania materiału wideo Zamawiający uzgodni z Wykonawcą po podpisaniu umowy z uwzględnieniem rozwiązań technicznych zastosowanych przez Wykonawcę. Zamawiający nie precyzuje w którym momencie przed przekazaniem nagrania powinna nastąpić jego anonimizacja.

Pytanie nr 68

Pytanie dot. pkt 1 Załącznika nr 9 do Umowy - Zasady waloryzacji wynagrodzenia

Zgodnie z pkt 1 Załącznika nr 9 do Umowy:

1. Stawka jednostkowa za wozokilometr, za świadczone usługi przewozu pasażerów określona w Załączniku numer 8 do Umowy, będzie waloryzowana co 6 miesięcy, począwszy od 12 pełnego miesiąca od rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych wskaźnikiem obliczonym według następującego wzoru:

$$W = 0,5 ww + 0,3 wn + 0,2 wi$$

gdzie: (...)”

- W - wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr i jedną wozogodzinę;
- ww – półroczny (za okres 6-miesięcy) wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto, jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw w sekcji Transport i gospodarka magazynowa dla Polski za poprzedzający okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację do przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw w sekcji Transport i gospodarka magazynowa dla Polski, za okres 6 miesięcy poprzedzający rozpoczęcie świadczenia usług publikowane przez Główny Urząd Statystyczny (GUS); w kolejnych okresach trwania Umowy wskaźnik ten będzie obliczany na podstawie stosunku zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów;
- wn = 0,7 wp + 0,15 we + 0,15 wg (przy założeniu, że procent taboru zasilanego olejem napędowym wynosi 70%, energią elektryczną 15% i gazem ziemnym 15%, wskaźniki te zostaną dostosowane do liczby autobusów podstawowych danego napędu w ofercie Wykonawcy);
- wp – półroczny (za okres 6 miesięcy) wskaźnik zmiany ceny paliwa w województwie dolnośląskim w postaci raportu Polskiej Izby Paliw Płynnych (lub innej uznanej krajowej instytucji monitorującej rynek paliw zaakceptowanej przez Zamawiającego) jako stosunek średniej arytmetycznej dziennych cen hurtowych za 1000 litrów oleju napędowego Ekodiesel za okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację do średniej arytmetycznej dziennych cen hurtowych za 1000 litrów oleju napędowego Ekodiesel za okres 6 miesięcy poprzedzający rozpoczęcie świadczenia usług; w kolejnych okresach trwania Umowy wskaźnik ten będzie obliczany na podstawie stosunku zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów;

– we – półroczny (za okres 6 miesięcy) wskaźnik będący średnią dwóch wskaźników: wskaźnika ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym na podstawie ogłaszanych przez Urząd Regulacji Energetyki cen oraz wskaźnika zmiany ceny energii elektrycznej obliczony na podstawie danych statystycznych publikowanych przez Towarową Giełdę Energii za okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację w stosunku do sumy dwóch wskaźników, o których mowa powyżej za poprzedzający okres 6 miesięcy w kolejnych okresach trwania Umowy wskaźnik ten będzie obliczany na podstawie stosunku zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów;

– wg – półroczny (za okres 6 miesięcy) będącego średnią dwóch wskaźników: wskaźnika zmiany cen gazu ziemnego na rynku konkurencyjnym na podstawie ogłaszanych przez Urząd Regulacji Energetyki cen oraz wskaźnika zmiany ceny gazu ziemnego obliczony na podstawie danych statystycznych publikowanych przez Towarową Giełdę Energii za okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację w stosunku do sumy dwóch wskaźników, o których mowa powyżej za poprzedzający okres 6 miesięcy w kolejnych okresach trwania Umowy wskaźnik ten będzie obliczany na podstawie stosunku zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów;

wi – półroczny (za okres 6-miesięcy) miesięczny wskaźnik zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem jako stosunek wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację do wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za okres 6 miesięcy poprzedzający rozpoczęcie świadczenia usług przygotowany przez Główny Urząd Statystyczny (GUS); w kolejnych okresach trwania Umowy wskaźnik ten będzie obliczany na podstawie stosunku zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów.

Wszystkie wymienione powyżej wskaźniki zostaną wyliczone przez Zamawiającego w oparciu o dane dostarczone przez Wykonawcę.”

Stosownie zaś do pkt VI SWZ:

„Termin realizacji przedmiotu umowy: od dnia podpisania umowy przez okres 83 miesięcy (w tym do 11 miesięcy do rozpoczęcia realizacji świadczenia usług przewozowych) lub do wyczerpania kwoty odpowiadającej wartości Umowy.

Okres od podpisania umowy do rozpoczęcia realizacji przedmiotu umowy może zostać skrócony na prośbę Wykonawcy ale w takim wypadku rozpoczęcie świadczenia usług przewozowych nie może nastąpić wcześniej niż 1 czerwca 2024 roku.”

Z przywołanych wyżej postanowień Załącznika nr 9 do Umowy oraz SWZ jednoznacznie wynika, że okres bazowy dla pierwszej waloryzacji jest nieznan.

Zwracamy uwagę, że w przypadku pierwszej waloryzacji niezbędne jest określenie okresu bazowego, który będzie znany wykonawcom w dniu złożenia ofert w postępowaniu [to znaczy, że okres bazowy musi być okresem przypadającym przed terminem składania ofert – tak aby wykonawcy byli w posiadaniu pochodzących z tego okresu danych (wskaźników waloryzacyjnych przyjętych przez Zamawiającego dla potrzeb ustalenia waloryzacji) umożliwiających im skalkulowanie stawki].

Okres bazowy dla pierwszej waloryzacji determinuje bowiem wszystkie parametry niezbędne dla prawidłowego oszacowania ceny oferty.

Odniesienie się do okresu przyszłego powoduje, że wykonawcy obliczą cenę za wozokilometr tylko i wyłącznie w oparciu o swoje spekulacje, które ze swej natury w dniu rozpoczęcia świadczenia usług mogą się okazać błędne.

Takie określenie zasad pierwszej waloryzacji powoduje także, że oferty wykonawców nie będą miały waloru porównywalności – ponieważ każdy z wykonawców będzie spekulował kalkulując ofertę.

W związku z powyższym, dla uchylenia niepewności obecnie występującej stosownie do treści Załącznika nr 9 do Umowy (co nie powinno mieć miejsca w ramach kalkulowania oferty przy zamówieniu tak znacznej wartości) niezbędne jest wprowadzenie do Załącznika nr 9 do Umowy, w sposób jednoznaczny okresu bazowego przypadającego przed upływem terminu składania ofert (tzn. okresu za który potencjalni wykonawcy będą posiadać niezbędne dane – właściwe dla danego wskaźnika waloryzacji - umożliwiające im skalkulowanie stawki), o co niniejszym wnosimy

Odpowiedź na pytanie nr 68

Zamawiający zmienił zapisy Załącznika nr 9 w wyniku odpowiedzi na odwołanie do KIO.

Pytanie nr 69

Pytanie dot. pkt 1 Załącznika nr 9 do Umowy - Zasady waloryzacji wynagrodzenia

Zgodnie z pkt 1 Załącznika nr 9 do Umowy (Zasady waloryzacji wynagrodzenia):

„1. Stawka jednostkowa za wozokilometr, za świadczone usługi przewozu pasażerów określona w Załączniku numer 8 do Umowy, będzie waloryzowana co 6 miesięcy, począwszy od 12 pełnego miesiąca od rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych wskaźnikiem obliczonym według następującego wzoru: (...)”

Stosownie zaś do pkt VI SWZ:

„Termin realizacji przedmiotu umowy: od dnia podpisania umowy przez okres 83 miesięcy (w tym do 11 miesięcy do rozpoczęcia realizacji świadczenia usług przewozowych) lub do wyczerpania kwoty odpowiadającej wartości Umowy.

Okres od podpisania umowy do rozpoczęcia realizacji przedmiotu umowy może zostać skrócony na prośbę Wykonawcy ale w takim wypadku rozpoczęcie świadczenia usług przewozowych nie może nastąpić wcześniej niż 1 czerwca 2024 roku.”

Zwracamy uwagę, że w art. 439 ust. 3 Pzp przyjęto zasadę, że w przypadku, gdy umowa o zamówienie publiczne zostanie zawarta po upływie 180 dni od dnia złożenia oferty, wynagrodzenie wykonawcy ulegnie odpowiedniej zmianie. Przyjęty przez ustawodawcę okres 180 dni nie jest okresem przypadkowym ponieważ stanowi on sumę maksymalnego okresu związania ofertą wynikającego z art. 220 ust. 1 Pzp oraz okresu na jaki zamawiający może wносить o wydłużenie terminu związania ofertą w oparciu o art. 220 ust. 3 Pzp. Jest to więc okres na jaki – z założenia ustawodawcy - wykonawca działający z należytą starannością może oszacować ryzyka związane z wahaniami cen i kosztów świadczenia usług na właściwym rynku, co w dłuższym okresie może być niemożliwe. Regulacja przepisu art. 439 ust. 3 Pzp jest niezwykle istotna z punktu widzenia wykonawców działających na rynku zamówień publicznych, ponieważ składając ofertę w postępowaniu o zamówienie publiczne, wykonawca jest związany ofertą taką przez okres w niej wskazany oraz przez czas wynikający z ewentualnego wydłużenia tego okresu przez zamawiającego. W okresie związania ofertą wykonawca musi pozostawać w stanie gotowości do zawarcia umowy, licząc się z tym, że Zamawiający wybierze jego ofertę jako najkorzystniejszą, w treści z dnia jej złożenia. Podkreślenia wymaga

fakt, że po dniu złożenia oferty wykonawca nie może jej wycofać lub uchylić się od zawarcia umowy bez konsekwencji - takie działanie wiąże się z utratą wniesionego w czasie postępowania wadium.

Postanowienia umowy ukształtowane przez Zamawiającego w istotny sposób naruszają ratio legis wprowadzonego przepisu art. 439 ust. 1 i 3 Pzp, gdyż konstrukcja prawna jaką Zamawiający wprowadził do Załącznika nr 9 do Umowy, nieproporcjonalnie przerzuca na wykonawców ryzyka jakie mogą wystąpić w okresie od września 2023 roku (termin składania ofert) do daty przypadającej dopiero od 12 pełnego miesiąca od rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych (daty wynikającej z pkt 1 Załącznika nr 9 do Umowy), które to zaś rozpoczęcie świadczenia usług przewozowych może nastąpić zasadniczo po upływie 11 miesięcy od podpisania Umowy. Wynika to z faktu, że dopiero od 12 pełnego miesiąca od rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych (poprzedzonych upływem zasadniczo 11 miesięcznego okresu od daty podpisania Umowy), wykonawcy będą uprawnieni do zwaloryzowanej stawki wynagrodzenia, która będzie wiążąca dla wynagrodzenia jeszcze niewypłaconego. Skutkuje to tym, że wykonawcy w przedmiotowym postępowaniu przez 11 miesięcy mają świadczyć usługi przewozowe w oparciu o stawkę szacowaną przez nich na początku września roku 2023 (etap składania ofert). Stawka ta z pewnością nie będzie odpowiadała sytuacji rynkowej, jaka będzie miała miejsce po upływie ponad 2 lat od daty złożenia ofert [11 miesięcy (od daty podpisania umowy) + 11 miesięcy realizacji usług przewozowych + co najmniej kilkumiesięczny okres przypadający pomiędzy złożeniem oferty a podpisaniem umowy).

Prowadzi to do sytuacji, w której wyłącznie wykonawca będzie zobowiązany do poniesienia ryzyka związanego z realizacją umowy po kosztach oszacowanych w dniu składania oferty, tj. na ok. 1 rok przed rozpoczęciem świadczenia usług (i na 2 lata przed datą pierwszej waloryzacji - obecnie wskazaną w Załączniku nr 9 do Umowy).

Zamawiający zaś nie ponosi żadnego ryzyka takiego działania, gdyż zawierając umowę w 2023/(na początku 2024) roku niejako „zamraża” swoje świadczenie (w postaci zapłaty wynagrodzenia) w sytuacji wzrostu kosztów świadczenia wykonawcy, bez uwzględnienia ryzyka zmian cen oraz inflacji czy też innych wahań obecnie występujących na rynku lub które mogą zajść po terminie składania ofert.

Przez wprowadzenie przez Zamawiającego do umowy konstrukcji, w której jest ona zawarta niezwłocznie po wyborze oferty najkorzystniejszej (co najpewniej będzie miało miejsce przed upływem 180 dni od dnia złożenia oferty) i wchodzi w życie (w zakresie waloryzacji stawki wynikającej z oferty) po upływie ok. 2 lat od dnia zawarcia umowy prowadzi do jednoczesnego obejścia obowiązków waloryzacyjnych z art. 439 ust. 1 Pzp (w przypadku umowy zawartej w wyniku przeprowadzenia postępowania - pierwsza waloryzacja ma miejsce po 2 latach od zawarcia umowy) oraz art. 439 ust. 3 Pzp (umowa została zawarta przed upływem 180 dni od dnia złożenia oferty). Zamawiający w tym przypadku pozostaje w kontrze do tendencji rynkowych, ponieważ wymaga on od wykonawców, aby oszacowali jak zachowują się ceny (w tym, m.in. w zakresie cen paliw) oraz inflacja, na co najmniej kilkanaście miesięcy naprzód – co zwłaszcza w obecnych warunkach gospodarczych jest niemożliwe.

W związku z powyższym, wnosimy o dokonanie przez Zamawiającego zmiany Załącznika nr 9 do Umowy w ten sposób, że pierwsza waloryzacja przeprowadzona zostanie w pierwszym dniu świadczenia usług przewozowych, a kolejne po upływie kolejnych 6-miesięcznych okresów świadczenia usług przewozowych

Odpowiedź na pytanie nr 69

Zamawiający zmienił zapisy Załącznika nr 9 w wyniku odpowiedzi na odwołanie do KIO.

Pytanie nr 70

Pytanie dot. pkt 8 Załącznika nr 9 do Umowy - Zasady waloryzacji wynagrodzenia Zgodnie z pkt 8 Załącznika nr 9 do Umowy (Zasady waloryzacji wynagrodzenia): „Minimalny poziom zmiany (wzrost lub spadek) co najmniej dwóch ze wskaźników, o których mowa w pkt. 1 w wyniku którego wynagrodzenie zostanie zmienione powinien wynosić 2% w stosunku do wzrostu lub spadku tych wskaźników za okres poprzedzający.” Zwracamy uwagę, że powyższe postanowienie generuje dla potencjalnych wykonawców istotne ryzyko braku waloryzacji wynagrodzenia i to nawet w sytuacji gdy w danym okresie nastąpi istotny wzrost kosztów realizacji usług przewozowych stanowiących przedmiot zamówienia. W przypadku bowiem gdy – przykładowo - nastąpi istotna zmiana (wzrost) jednego ze wskaźników wskazanych w pkt 1 Załącznika nr 9 do Umowy - np. wzrost o 30% (co zwłaszcza dotyczy wskaźnika zmiany

cen paliw – w zależności od rodzaju napędu taboru) zaś wzrost każdego z pozostałych wskaźników wskazanych w pkt 1 Załącznika nr 9 do Umowy wyniesie mniej niż 2%, to nawet wówczas wynagrodzenie wykonawcy nie będzie podlegać waloryzacji, mimo, że koszty wykonawcy istotnie wzrosły. Takie podejście w żaden sposób nie oddaje celu waloryzacji jakim jest urealnienie wysokości wynagrodzenia wykonawcy w związku ze zmianą kosztów realizacji zamówienia. W świetle powyższego, wnosimy o wykreślenie przez Zamawiającego pkt 8 Załącznika nr 9 Umowy

Odpowiedź na pytanie nr 70

Zamawiający zmienił zapisy Załącznika nr 9 w wyniku odpowiedzi na odwołanie do KIO.

Pytanie nr 71

Pytanie dot. pkt 1 Załącznika nr 9 do Umowy - Zasady waloryzacji wynagrodzenia

Prosimy o wyjaśnienie dlaczego Zamawiający w zakresie definicji wskaźnika „wp” ujętego w pkt 1 Załącznika nr 9 do Umowy wskazał, że jest to wskaźnik zmiany ceny paliwa w województwie dolnośląskim?

W ocenie wykonawcy niezrozumiałym i nieuzasadnionym jest ujmowanie jako referencyjnych wyłącznie danych dotyczących zmian cen paliwa pochodzących z województwa dolnośląskiego. Wykonawcy bowiem mogą nabywać paliwo od różnych dostawców z różnych części kraju i w tym zakresie nie powinno to być w żaden sposób skorelowane z danymi na temat cen paliw w województwie dolnośląskim.

Okoliczność, że usługi przewozowe stanowiące przedmiot każdej z dwóch części zamówienia realizowane mają być na terenie województwa dolnośląskiego powinna być bez jakiegokolwiek związku z w zakresie przyjętego (dla potrzeb waloryzacji wynagrodzenia wykonawcy) wskaźnika zmiany ceny paliwa

Odpowiedź na pytanie nr 71

Zamawiający podtrzymuje wskazane przez Wykonawcę zapisy

Pytanie nr 72

Pytanie dot. pkt 2 i 7 Załącznika nr 9 do Umowy - Zasady waloryzacji wynagrodzenia

Zgodnie z (odpowiednio) pkt 2 i 7 Załącznika nr 9 do Umowy (Zasady waloryzacji wynagrodzenia):

„2. Nowa stawka (zwaloryzowana) obliczana będzie zgodnie z następującą zasadą: stawka nowa (po waloryzacji) = stawka poprzednia (w ostatnim okresie przed waloryzacją) + 0,85 × stawka poprzednia (w ostatnim okresie przed waloryzacją) x wskaźnik waloryzacji W.”

„7. Maksymalny wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr i za jedną wozogodzinę w danym roku (licząc 2 okresy waloryzacyjne łącznie w jednym roku) zawiera się w przedziale <-15%;+15%>. W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za jeden wozokilometr, obliczona według wzoru określonego w pkt. 1, przekracza 15%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą 15%. W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za 1 wozokilometr obliczona wg. wzoru określonego w pkt. 1 jest mniejsza niż -15%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą -15%”

Zgodnie, więc z algorytmem waloryzacji stawki wozokilometra przyjętym przez Zamawiającego w pkt 2 Załącznika nr 9 do Umowy, waloryzacja stawki będzie w praktyce ograniczona wyłącznie do 85% wartości. W efekcie mimo wzrostu kosztów ponoszonych przez Wykonawcę w toku realizacji zamówienia, waloryzacja nie będzie w pełni uwzględniała tego wzrostu kosztów (realny wzrost kosztów w wymiarze 15% nie będzie uwzględniony z powodu aktualnie przewidzianego w pkt 2 ograniczenia do 85%). W efekcie, potencjalni wykonawcy zmuszeni są uwzględnić w oferowanej stawce ww. „brakującą waloryzację” (która na dzień składania oferty nie będzie im znana), co de facto prowadzi do spekulacji (zgadywania) w tym zakresie, co nie powinno mieć miejsca w przypadku tak istotnego zamówienia publicznego jakim jest zamówienie (każda z jego dwóch części) objęte niniejszym postępowaniem przetargowym.

Zwracamy przy tym uwagę, że klauzule waloryzacyjne niezawierające ww. ograniczenia waloryzacji jakie zastosował Zamawiający w pkt 2 Załącznika nr 9 do Umowy, są powszechnie stosowane na rynku zamówień publicznych w przypadku wieloletnich umów o świadczenia usług w zakresie publicznego transportu drogowego – w tym zwłaszcza w przypadku umów zawieranych przez zamawiających będących największymi miastami (organizatorami publicznego transportu zbiorowego) w Polsce. Tym bardziej niezrozumiałe jest zastosowanie ww. ogranicznika waloryzacji przez Zamawiającego i to w tak dużym postępowaniu przetargowym.

Przedmiotowe ograniczenie waloryzacji stawki (do 85%) jest tym bardziej dotkliwe i zarazem nieuzasadnione w zestawieniu z faktem, że zgodnie z ww. pkt 7 Załącznika nr 9 do Umowy, maksymalny wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr i za jedną wozogodzinę w danym roku (licząc 2 okresy waloryzacyjne łącznie w jednym roku) wynieść może jedynie nie więcej niż +15%.

Zwracamy uwagę, że każda z obu części Zamówienia stanowić może bardzo istotny wartościowo kontrakt i ryzyka z niego wynikające (w tym zwłaszcza w kontekście nadzwyczajnych zdarzeń jakie wystąpiły w 2022 roku) nie mogą być w nieracjonalny sposób przenoszone na wykonawcę. Nadzwyczajne straty poniesione przez potencjalnych oferentów (wykonawców) w 2022 roku, na skutek ekstraordynaryjnych zmian rynkowych, nie mogą pozostać bez wpływu na treść klauzul waloryzacyjnych kolejnych kontraktów, które wymagają ich prawidłowego określenia.

Obecne postanowienia Załącznika nr 9 do Umowy dotyczące waloryzacji - w tym m.in.: nieznany potencjalnym wykonawcom (przed terminem składania ofert) okres bazowy dla pierwszej waloryzacji, waloryzacja następująca dopiero po upływie 12 miesięcy od daty rozpoczęcia usług przewozowych, limit waloryzacyjny jak również przewidziany przez Zamawiającego minimalny poziom zmiany (wzrost lub spadek) co najmniej dwóch wskaźników warunkujący waloryzację – uniemożliwiają bowiem wykonawcom racjonalne skalkulowanie ofert i tym samym udział w postępowaniu.

W świetle powyższego, wnosimy o zmodyfikowanie przez Zamawiającego ww. pkt 2 Załącznika nr 9 Umowy poprzez usunięcie z podanego tam algorytmu waloryzacji wskaźnika „0,85”.

Odpowiedź na pytanie nr 72

Zamawiający podtrzymuje wskazane przez Wykonawcę zapisy.

Pytanie nr 73

Pytanie dot. § 2 ust. 2 Umowy

Zgodnie z § 2 ust. 2 Umowy:

„Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia wymaganego ustawą z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 roku poz. 1083 z późn. zm.) procentu autobusów nisko i

zeroemisyjnych podstawowych (art. 68a przedmiotowej ustawy) spośród łącznej liczby autobusów podstawowych, dodatkowych i rezerwowych.”

W świetle przywołanego wyżej postanowienia Umowy, zwracamy uwagę, że zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych („Ustawa”), to na Zamawiającego a nie wykonawcę, nałożony został ustawowy obowiązek zapewnienia, „aby udział autobusów zaliczanych do kategorii M3, o której mowa w art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia 2018/858, klasy I i klasy A, o których mowa w art. 3 pkt 2 i 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.Urz. UE L 200 z 31.07.2009, str. 1, z późn. zm.24)), wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne, w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, o których mowa w art. 68b, z zastrzeżeniem że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne, wynosił co najmniej:

- a) 32% - do dnia 31 grudnia 2025 r.,
- b) 46% - od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.”

Powyższe wynika już z literalnej wykładni art. 68a ust. 1 pkt 3 Ustawy. W powyższym kontekście należy także przytoczyć następujące przepisy Ustawy:

„Użyte w ustawie określenia oznaczają: (...) zamawiający - zamawiającego publicznego, o którym mowa w art. 4 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2022 r. poz. 1710, 1812, 1933 i 2185 oraz z 2023 r. poz. 412), i zamawiającego sektorowego, o którym mowa w art. 5 tej ustawy” [art. 2 pkt 29 Ustawy]

„Udział pojazdów, o którym mowa w art. 34-36, art. 68 i art. 68a, oblicza się, stosując zasadę, zgodnie z którą wielkość tego udziału poniżej 0,5 zaokrągla się w dół, a wielkość tego udziału 0,5 i powyżej zaokrągla się w górę.” [art. 36a Ustawy]

„Udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej „minimalnymi udziałami”, dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1, udzielonych przez zamawiającego w okresach do dnia 31 grudnia 2025 r. oraz od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r.” [art. 68a ust. 2 Ustawy]

„Przepisy art. 68a stosuje się do zamówień:

- 1) o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, udzielanych na podstawie umowy sprzedaży, leasingu, najmu lub dzierżawy z opcją zakupu pojazdu samochodowego udzielaną przez zamawiającego, jeżeli do udzielenia tych zamówień mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych;
 - 2) których przedmiotem są usługi w zakresie drogowego publicznego transportu zbiorowego o wartości przekraczającej wartość progową określoną w art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.Urz. UE L 315 z 03.12.2007, str. 1, z późn. zm.25));
 - 3) o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, jeżeli do udzielenia tych zamówień mają zastosowanie przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych, i których przedmiotem są usługi oznaczone następującymi kodami Wspólnego Słownika Zamówień (CPV), o których mowa w załączniku I do rozporządzenia (WE) nr 2195/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. w sprawie Wspólnego Słownika Zamówień (CPV) (Dz.Urz. UE L 340 z 16.12.2002, str. 1, z późn. zm.26)):
- a) CPV 60112000-6, w zakresie publicznego transportu drogowego,
 - b) CPV 60130000-8, w zakresie specjalistycznego transportu drogowego osób,
 - c) CPV 60140000-1, nieregularny transport osób,
 - d) CPV 90511000-2, wywóz odpadów,
 - e) CPV 60160000-7, drogowy transport przesyłek pocztowych,
 - f) CPV 60161000-4, w zakresie transportu paczek,
 - g) CPV 64121100-1, dostarczanie poczty,
 - h) CPV 64121200-2, dostarczanie paczek.” [Art. 68b Ustawy]

W związku z powyższym – cedowanie wynikającego z Ustawy obowiązku na wykonawcę (jak to de facto czyni Zamawiający stosownie do treści przywołanego wyżej postanowienia Umowy) – może być zakwalifikowane jako niezgodne z Ustawą.

Abstrahując od powyższego, realizacja - wynikającego z § 2 ust. 2 Umowy - zobowiązania do zapewnienia wymaganego Ustawą procentu autobusów nisko i zeroemisyjnych podstawowych (art. 68a przedmiotowej ustawy) spośród łącznej liczby autobusów podstawowych, dodatkowych i

rezerwowych, wydaje niemożliwa do spełnienia przez wykonawcę, zwłaszcza, że zgodnie z wyżej przytoczonym art. 68a ust. 2 Ustawy: „Udziały pojazdów w całkowitej liczbie pojazdów objętych zamówieniami, o których mowa w ust. 1, zwane dalej „minimalnymi udziałami”, dotyczą łącznie wszystkich zamówień wymienionych w ust. 1 [tj. w art. 68a ust. 1 pkt 3 Ustawy, który zaś odsyła do zamówień, o których mowa w art. 68b Ustawy], udzielonych przez zamawiającego w okresach do dnia 31 grudnia 2025 r. oraz od dnia 1 stycznia 2026 r. do dnia 31 grudnia 2030 r”.

Oznacza, to że tylko i wyłącznie Zamawiający – jako podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie i udzielenie w określonym czasie określonej liczby zamówień danego rodzaju (tj. zamówień w rozumieniu art. 68a ust. 1 pkt 3 w zw. z art. 68b Ustawy) – jest w stanie określić kiedy i w jaki sposób zostaną zapewnione „minimalne udziały” (zdefiniowane w art. 68a ust. 2 Ustawy). Wykonawca nie posiada zaś w tym zakresie żadnych instrumentów prawnych.

W związku z powyższym, wnosimy o modyfikację § 2 ust. 2 Umowy i/lub pozostałych postanowień Umowy, w taki sposób aby to Zamawiający – zgodnie z ww. przepisami Ustawy - określił minimalną liczbę pojazdów (danego typu) o napędzie alternatywnym (niskoemisyjnym i/lub zeroemisyjnym) wymaganą do realizacji danej części zamówienia przez wybranego wykonawcę

Odpowiedź na pytanie nr 73

Zamawiający przychyliła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje paragraf 2 ust 2 projektu umowy oraz doprecyzowuje Załącznik nr 1A

Było:

Umowa:

Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia wymaganego ustawą z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 roku poz. 1083 z późn. zm.) procentu autobusów nisko i zeroemisyjnych podstawowych (art. 68a przedmiotowej ustawy) spośród łącznej liczby autobusów podstawowych, dodatkowych i rezerwowych.

Powinno być:

Umowa :

Z uwagi na wymogi, które musi spełnić Zamawiający zgodnie z ustawą z 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. z 2022 roku poz. 1083 z późn. zm.) procentu autobusów nisko i zeroemisyjnych (art. 68a przedmiotowej ustawy) spośród łącznej liczby autobusów podstawowych, dodatkowych i rezerwowych, Zamawiający określa w Załączniku nr 1A ilość minimalne ilości autobusów nisko i zeroemisyjnych wymaganych do wykorzystywania przez Wykonawcę do realizacji przewozów.

Załącznik 1a :

Do realizacji umowy Wykonawca musi wykorzystywać autobusy nisko i zeroemisyjne, określone przez Zamawiającego jako Ce i De. Ich dokładna ilość (w momencie pełnego uruchomienia) z podziałem na Zadania wynosi:

* Zadanie 1 – 6 autobusów Ce z czego 3 muszą być autobusami zeroemisyjnymi a 3 kolejne muszą być autobusami zero lub niskoemisyjnymi, 10 autobusów De z czego 5 muszą być autobusami zeroemisyjnymi a kolejne 5 muszą być zero lub niskoemisyjne.

* Zadanie 2 – 6 autobusów Ce z czego 3 muszą być autobusami zeroemisyjnymi a 3 kolejne muszą być autobusami zero lub niskoemisyjnymi, 12 autobusów De z czego 6 muszą być autobusami zeroemisyjnymi a kolejne 6 muszą być zero lub niskoemisyjne.

Za autobus zeroemisyjny Zamawiający uznaje autobus wykorzystujący do napędu energię elektryczną, w tym energię wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniach paliwowych.

Za autobus niskoemisyjny Zamawiający uznaje autobus zasilany napędzanym skroplonym (LNG) lub sprężonym (CNG) gazem ziemnym.

Wskazana przez Zamawiającego liczba autobusów nisko i zeroemisyjnych może ulec zmianie w wyniku zaproponowania przez Wykonawców większej niż minimalna, wymagana przez Zamawiającego, liczby autobusów dodatkowych i/lub rezerwowych. W takim wypadku odpowiednia liczba autobusów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych typu Ce i De zostanie określona przez Zamawiającego na nowo w celu utrzymania 32% udziału autobusów niskoemisyjnych i zeroemisyjnych w całej ilości autobusów podstawowych, dodatkowych i rezerwowych w danym Zadaniu przy czym liczba autobusów zeroemisyjnych musi zawsze stanowić połowę autobusów typu Ce i De. Oznacza to, że Zamawiający będzie oczekiwał, że każdy

wprowadzony do ruchu autobus dodatkowy lub rezerwowany powodujący zwiększenie łącznej liczby autobusów podstawowych, dodatkowych i rezerwowych obniżającą procent udziału w tej liczbie autobusów Ce i De będzie musiał być autobusem zeroemisyjnym niezależnie czy będzie to autobus typu Ce czy De.

Zamawiający informuje również, że podział pracy przewozowej przypadającej na autobusy nisko i zeroemisyjne nie będzie równy 50% dla każdego z nich. Do obsługi zadań przewozowych o przebiegu liniowym powyżej 200 wozokilometrów będą w pierwszej kolejności kierowane autobusy niskoemisyjne.

Pytanie nr 74

Dotyczy: Załącznik nr 3 do umowy, pkt. 4. Wymogi do systemu geolokalizacji autobusów

Zamawiający wymaga zapewnienia działania systemu geolokalizacji autobusów zawierającej informacje opisane w pkt. 4.

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie rozwiązania polegającego na udostępnieniu informacji o rozkładach jazdy, lokalizacjach pojazdów obsługujących linie, lokalizacjach przystanków, aktualnych opóźnieniach w komunikacji miejskiej, bazie pojazdów, etc. przy pomocy otwartego protokołu komunikacyjnego GTFS (General Standard Feed Specification), który jest międzynarodowym formatem wymiany tego typu danych. GTFS to innowacyjny, najbardziej zoptymalizowany standard danych o pojazdach komunikacji miejskiej. Dostępność danych o pojazdach komunikacji miejskiej w czasie rzeczywistym odgrywa kluczową rolę w planowaniu podróży i dzięki swojej otwartości pozwala na wykorzystanie danych przez dowolne Aplikacje zewnętrzne np. Google Maps, Jakdojade, BusLive, które są powszechnie używanymi Aplikacjami do planowania podróży i sprawdzania rozkładów jazdy. W związku z powyższym rekomendujemy ww. rozwiązanie jako powszechnie stosowane w krajach Europy zachodniej

Odpowiedź na pytanie nr 74

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie jako dodatkowe a nie zamiast wymaganego opisanego w Załączniku nr 3 pkt 4.

Pytanie nr 75

Termin do składania ofert jest bardzo krótki. Do tego żeby przygotować prawidłową ofertę potrzebne są ustalenia z instytucjami finansowymi oraz oferty od dostawców pojazdów, infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów. Proszę o zgodę na przesunięcie terminu składania oferty o 2 tygodni.

Odpowiedź na pytanie nr 75

Zamawiający zmienił termin otwarcia ofert na dzień 26.09.2023 r.

Pytanie nr 76

Termin do składania ofert jest bardzo krótki. Do tego żeby przygotować prawidłową ofertę potrzebne są ustalenia z instytucjami finansowymi oraz oferty od dostawców pojazdów, infrastruktury ładowania/tankowania pojazdów. Proszę o zgodę na przesunięcie terminu składania oferty o 2 tygodni.

Odpowiedź na pytanie nr 76

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu 75

Pytanie nr 77

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy zeroemisyjne będące przedmiotem zamówienia:• Średnia prędkość handlowa w km/h• Maksymalny roczny przebieg w km planowany na liniach wrocławskich dla każdego autobusu• Minimalny zasięg km wymagany na jednym naładowaniu magazynów energii – oddzielnie dla typu Ce i De• Odległość trasa – zajezdnia• Długość najdłuższego odcinka• Liczba odcinków do przejechania w ciągu dnia• Maksymalne % nachylenie na trasie i długość odcinka z max. nachyleniem• Ilość dni pracy w rokuDane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji zużycia energii oraz odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymagania SWZ

Odpowiedź na pytanie nr 77

Zamawiający informuje, że wszystkie posiadane przez niego dane eksploatacyjne przedstawiają załączone rozkłady jazdy. Wybór lokalizacji zajezdni oraz badanie trasy pod kątem nachylenia leży po stronie Wykonawcy.

Pytanie nr 78

Prosimy o potwierdzenie, że ilekroć w SWZ jest mowa o rozwiązaniu „zalecanym” Zamawiający ma na myśli rozwiązanie mile widziane a nie wymagane.

Odpowiedź na pytanie nr 78

Zamawiający nie potwierdza z uwagi na brak wskazania konkretnych zapisów o które pyta Wykonawca.

Pytanie nr 79

W projekcie umowy paragraf 2 ustęp 11, Zamawiający napisał:

„11. W razie wątpliwości, co do stanu technicznego autobusu powstałego w wyniku niewypełniania określonych w Umowie wymogów, Zamawiający zastrzega sobie prawo żądania wycofania autobusu z ruchu i skierowania na badania techniczne do wybranej stacji kontroli pojazdów. W przypadku negatywnego wyniku badania technicznego autobusu przeprowadzonego na zlecenie Zamawiającego niewykonane kursy traktuje się jako niezrealizowane z winy Wykonawcy. Koszt badania i podstawienia autobusu zastępczego ponosi Wykonawca.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający najpierw poinformuje Wykonawcę o wątpliwości powstałej w związku ze stanem technicznym autobusu i obie strony będą się porozumiewać, aby wyjaśnić zaszłą sytuację.

Odpowiedź na pytanie nr 79

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 80

Prosimy o potwierdzenie, że obsługę okresową (typu kontrola, sprawdzenie) podczas której nie jest wymagana wymiana części, tj. obsługę codzienną, tygodniową, miesięczną, kwartalną itd. Operator będzie wykonywać we własnym zakresie oraz na swój koszt.

Odpowiedź na pytanie nr 80

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 81

W projekcie Umowy, par. 1 ust. 1, Zamawiający napisał:

[...]

1.3. utrzymania stałego prawidłowego działania zasilania urządzeń funkcjonujących w ramach systemu URBANCARD tj. kasownikami oraz

jednostkami centralnymi zgodnie z przedłożoną dokumentacją techniczną zawartą w Załączniku numer 13 do Umowy

[...]

oraz w projekcie Umowy, par. 3 ust. 6:

[...]

6.13. utrzymania w sprawności instalacji niezbędnej do działania urządzeń systemu URBANCARD (kasowników elektronicznych i jednostek centralnych) zainstalowanych w autobusach

[...]

oraz w projekcie Umowy, par. 4 ust. 4:

[...]

4.2. wdrożenia i utrzymania systemu automatycznej kontroli punktualności i jakości usług przewozowych;

4.3 wdrożenia i utrzymania systemu zliczania pasażerów;

4.4 wdrożenia i utrzymania systemu monitoringu

[...]

Prosimy o potwierdzenie, że w powyższych zapisach, Zamawiający używając słowa „utrzymanie” ma na myśli przeglądy techniczne systemów, które mają być wykonywane przez producenta/dostawcę komponentów lub przez Wykonawcę na jego koszt oraz ryzyko

Odpowiedź na pytanie nr 81

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 82

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne pkt. 1.4.10.

Umieszczenie i oznaczenia przycisków otwierania drzwi na zewnątrz autobusu (podświetlane na żółto w przypadku ich aktywacji przez kierowcę, zielono po aktywacji przez pasażera, czerwono podczas zamykania drzwi) – tzw. „ciepły guzik”, Zamawiający napisał:

Typ taboru B, midi - Po lewej stronie – na prawym skrzydle – po obu stronach

Typ taboru C / Ce, maxi - Po lewej stronie – na prawym skrzydle – po obu stronach

Typ taboru D / De, mega - Po lewej stronie – na prawym skrzydle – po obu stronach – po obu stronach

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie lokalizacji zewnętrznych przycisków otwierania drzwi dla wszystkich typów aut:

*I drzwi: - Po lewej stronie, na prawym skrzydle I drzwi

*II drzwi – po obu stronach drzwi

*III drzwi – po obu stronach drzwi

*IV drzwi – z prawej strony drzwi

Jest to rozmieszczenie przycisków standardowo stosowane przez Wykonawcę, wygodne w użytkowaniu i łatwo dostępne dla pasażerów

Odpowiedź na pytanie nr 82

Zamawiający nie dopuszcza zmiany lokalizacji zewnętrznych przycisków otwierania drzwi.

Pytanie nr 83

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne pkt. 1.3.9.

Minimalna liczba miejsc wyznaczonych na wózek dziecięcy dla pojazdów

Typ taboru D / De, mega Zamawiający napisał:

- 4 (3 w pierwszym członie, w tym dwa naprzeciw 2 drzwi autobusu jedno współdzielone z wózkiem inwalidzkim, a trzecie po prawej stronie autobusu współdzielone z wózkiem inwalidzkim a czwarte w drugim członie naprzeciw 3 drzwi);

Prosimy o rezygnację z czwartego miejsca wyznaczonego na wózek dziecięcy w drugim członie.

Prosimy o dopuszczenie tylko 3 miejsc na wózek dziecięcy w pierwszym wagonie jak w przypadku pojazdów Typ taboru C / Ce, maxi.

Zamawiający wymaga dużej liczby miejsc siedzących, co jest niezwykle trudne do wykonania przy 4 miejscach na wózek dziecięcy. Ponadto wymóg ten uniemożliwia centralne zabudowanie pojedynczego silnika, które to rozwiązanie jest zdecydowanie korzystniejsze ze względu na koszty eksploatacyjne i serwisowe elektrycznych autobusów dwuczłonowych

Odpowiedź na pytanie nr 83

Zamawiający nie zmienia zapisów Załącznika nr 2 pkt 1.3.9.

Pytanie nr 84

Dotyczy: Załącznik Nr 2. Do umowy, Pkt. 1.3.7.

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o ujednolicenie i zastosowanie identycznego wymogu w zakresie minimalnej liczby miejsc siedzących bez podestów (tzw. fotele dla osób o ograniczonej mobilności) tak żeby miejsca te mogły być zapewnione w postaci składanych foteli również dla pojazdów taboru B,C i D

Odpowiedź na pytanie nr 84

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 85

Załącznik nr 2 do Projektowanej Umowy :Zamawiający w pkt. 1.4.4 oczekuje, że w każdym segmencie drzwi środkowe będą się otwierały na zewnątrz.

Pytanie: Prosimy o dopuszczenie do postępowania drzwi środkowe otwierane do wewnątrz

Odpowiedź na pytanie nr 85

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 86

Załącznik nr 2 do projektowanej Umowy :w pkt. 1.3.3 Zamawiający określił maksymalną dopuszczalną wysokość autobusu zasilanego ON na 3100mm

Pytanie : Prosimy o dopuszczenie autobusu zasilanego ON o wysokości maksymalnej : 3115 mm

Odpowiedź na pytanie nr 86

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 87

Załącznik nr 2 do projektowanej Umowy ; w pkt. 1.3.8 określił minimalna liczbę miejsc na wózek inwalidzki: w segmencie B 2 wózki w tym jedno współdzielne. Segment C 3 wózki z tego jedno współdzielne . Segment D 4 wózki z tego 2 miejsca współdzielne z wózkiem dziecięcym .

Pytanie : Prosimy o dopuszczenie do postępowania autobus w segmencie B : 1 miejsce dla wózka inwalidzkiego współdzielne z wózkiem dziecięcym.

Segment C 1 miejsce dla wózka inwalidzkiego, współdzielne z wózkiem dziecięcym. Segment D 2 miejsca na wózek inwalidzki współdzielne z wózkiem dziecięcym. Wszystkie umieszczone z lewej strony pojazdu w segmentach B;C naprzeciwko II drzwi a w segmencie D naprzeciwko II i III drzwi

Odpowiedź na pytanie nr 87

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy, jednocześnie informuje, że zmienił zapisy w zakresie autobusu segmentu B w odpowiedzi na pytanie nr 4.

Pytanie nr 88

Załącznik nr 2.do projektowanej Umowy , w pkt. 1.3.9 Zamawiający określił minimalne wymagania dotyczące ilości przewożonych wózków dziecięcych. Segment B 2 wózki, segment C 3 wózki, segment D 4 wózki dziecięce. Pytanie : Prosimy o dopuszczenie rozwiązania gdzie w segmentach B,C 2 wózki dziecięce w tym jedno miejsce będzie współdzielne z wózkiem inwalidzkim. W segmencie C: człon I : 2 miejsca na wózki dziecięce w tym jedno współdzielne z wózkiem inwalidzkim na przeciwko II drzwi po lewej stronie Człon II 2 miejsca na wózek dziecięcy w tym jedno współdzielne z wózkiem inwalidzkim na przeciwko III drzwi po lewej stronie pojazdu

Odpowiedź na pytanie nr 88

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy, jednocześnie informuje, że zmienił zapisy w zakresie autobusu segmentu B w odpowiedzi na pytanie nr 4.

Pytanie nr 89

W pkt. 1.4.5. Zamawiający sprecyzował oczekiwania dot. minimalnej efektywnej szerokości podwójnych drzwi pasażerskich : dla typu : B;C;D na 1200 mm.

Regulamin 107 EWG ONZ precyzuje, że dla otrzymania homologacji typu pojazdu wymagana minimalna szerokość drzwi podwójnych na 1150 mm. Prosimy o dopuszczenie do postępowania drzwi podwójne o szerokości 1150mm

Odpowiedź na pytanie nr 89

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 90

W pkt. 1.5.3. Zamawiający określił maksymalną wysokość stopnia wejściowego w każdych drzwiach na 325 mm. Jest to zastanawiające, ponieważ minimalne wymagania określone w przepisach i w przetargach to wysokość podłogi określona na 340 mm. Czy może lepiej w zamian nie wpisać określonej marki pojazdu jakiej oczekuje Zamawiający niż rozpisywać przetarg, gdzie z góry wiadomo kto ma go wybrać. Jest to jawne naruszenie zasady obiektywizmu i równego traktowania stron. Prosimy o zmianę powyższego zapisu dotyczącego wysokości stopnia wejścia do autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 90

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 91

W pkt. 1.4.4 Zamawiający określił sposób otwierania drzwi gdzie zawsze drugie drzwi muszą otwierać się do środka. Zamawiający w ten sposób wskazuje na typ i producenta drzwi, dodajmy, że takie rozwiązanie jest bardzo drogie w zakupie i eksploatacji. Podstawowy system drzwi jaki obowiązuje to drzwi otwierane do środka, takie rozwiązanie jest sprawdzone, tanie, niezawodne. Prosimy o dopuszczenie do postępowania wszystkie drzwi otwierane do wewnątrz

Odpowiedź na pytanie nr 91

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 92

W pkt. 1.6.3. Zamawiający oczekuje montażu okien uchylnych. W naszych warunkach klimatycznych bardziej efektywne są okna przesuwne z blokadą. Lepiej sprawdzają się w sytuacjach awaryjnych i w takich kiedy upały nie są zbyt dokuczliwe.

Prosimy o dopuszczenie do postępowania okna przesuwne.

Odpowiedź na pytanie nr 92

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 93

W pkt. 1.8. : Wyposażenie dodatkowe. Zamawiający oczekuje wyposażenia autobusów w :

system rozpoznawania martwego pola, asystenta uwagi kierowcy, asystenta hamowania, systemu rekuperacji. Wszystkie te systemy nie są wymagane żadnymi przepisami homologacyjnymi obecnie obowiązującymi. Wszystkie te systemy przełożą się na końcową cenę autobusu. Za to wszystko oczywiście w końcowym rozrachunku zapłacą pasażerowie. Wszystko jest tym bardziej zastanawiające, że Zamawiający oczekuje że wygra Operator z jak najniższą ceną. Prosimy o dopuszczenie ww. systemów jako rozwiązanie wariantowe.

Odpowiedź na pytanie nr 93

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 94

Zamawiający w pkt. 1.8 wyposażenia autobusu w system start-stop. Zamawiający zapewne zdaje sobie sprawę, że ten system nie ma wiele wspólnego z oszczędnością. Działanie tego systemu w warunkach miejskich wpływa bardzo niekorzystnie na trwałość akumulatorów, trwałość silnika, rozrusznika etc. Warto pamiętać, że w klasycznym autobusie, w przypadku działania tego systemu po zatrzymaniu, przestaje działać np. klimatyzacja. Jak sądzimy w dzisiejszych czasach ochrona środowiska jest celem nadrzędnym.

Prosimy jednak o wykreślenie ww. zapisu

Odpowiedź na pytanie nr 94

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 10.