



Do Wykonawców

Wrocław, 15.09.2023 r.

WZP-DZ.271.1.43.2023

ZP/PN/44/2023/WTR/2300/2336

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 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo
zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1605 z późn. zm.),
Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania z dnia 11 i 13 września 2023 r.

Pytanie nr 95

Czy Wykonawca może zamiennie używać autobusów podstawowych,
rezerwowych, dodatkowych i zastępczych do realizacji codziennych
zadań, jeżeli np. autobusy rezerwowe, dodatkowe, czy zastępcze
spełniają takie same wymagania techniczne, co autobusy
podstawowe?

Przykładowo w dzień roboczy do realizacji usług potrzebne jest 40
pojazdów, a Wykonawca podstawia 35 pojazdów podstawowych, 2
dodatkowe, 2 rezerwowe i 1 pojazd zastępczy.

Odpowiedź na pytanie nr 95

Zamawiający informuje, że jeżeli do realizacji usługi (obsługę
wszystkich zleconych zadań przewozowych) jest potrzebne 40
autobusów to Wykonawca musi dysponować 40 autobusami
podstawowymi do jej realizacji.

Autobusy zastępcze mogą być wykorzystywane do zastępowania autobusów podstawowych, dodatkowych i rezerwowych.

Natomiast autobusy:

- * dodatkowe mogą być wykorzystywane jako autobusy zastępcze w przypadku gdy nie realizują przewozów dodatkowych;
- * rezerwowe mogą być wykorzystywane jako autobusy zastępcze w przypadku gdy nie realizują zadań opisanych w paragrafie 2 ust. 6 umowy.

Pytanie nr 96

Czy w przypadku awarii autobusu, Wykonawca może podstawić dowolny pojazd z puli pojazdów rezerwowych, dodatkowych i zastępczych?

Odpowiedź na pytanie nr 96

Odpowiedź udzielona została w pytaniu nr 95

Pytanie nr 97

Czy Wykonawca może podstawić większy pojazd zamiast mniejszego? Np. pojazd typu D zamiast pojazdu typu C?

Odpowiedź na pytanie nr 97

Zgodnie z zapisami § 4 ust.10.1.4 do projektu umowy w przypadku podstawienia autobusu większego typu niż planowany przez Zamawiającego, usługa zostanie rozliczona wg stawki dla autobusu planowanego, ale w przypadku wystąpienia opóźnień lub braku realizacji kursu Zamawiający nie uzna w takiej sytuacji usprawiedliwienia Wykonawcy w związku z problemami technicznymi na trasie przejazdu

Pytanie nr 98

Czy Wykonawca może dowolnie ustalić, na której trasie wyjdzie pojazdem typu D, a na które zadanie typem De. Jeżeli oczywiście łączna pula pojazdów typu D i De pozostaje niezmienna.

Odpowiedź na pytanie nr 98

Wykonawca nie może dowolnie ustalać przydziału taboru do zadania, Zamawiający w Załączniku nr 1 do umowy wskazał przydział taboru do konkretnych zadań. W trakcie realizacji umowy na wniosek Wykonawcy Zamawiający może dokonać zmiany takiego przydziału

Pytanie nr 99

Prosimy o rozważenie skorygowania zapisów odnośnie wymaganej temperatury w autobusie. Przykładem jest wymaganie temperatury 18 stopni po osiągnięciu temperatury 20 stopni Celsjusza wewnątrz autobusu. Uważamy że lepiej od razu rozważyć te temperatury bo z całą pewnością temperatura 18 stopni jest zbyt niska i będzie powodować skargi pasażerów.

Drugim przykładem jest osiągnięcie 12 stopni na plusie przy minus 10 na zewnątrz. Uważamy, że nie jest to wykonalne. Poza tym też niezbyt optymalne dla pasażerów ubranych w ciepłe kurtki

Odpowiedź na pytanie nr 99

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 100

Czy Zamawiający prowadził analizę procentu kursów z przynajmniej jednym odjazdem opóźnionym na trasie? Obawiamy się że procent takich kursów może z łatwością sięgać 50 - 70% kursów.

Odwoływanie jest od tak dużej ilości opóźnień spowoduje potrzebę zatrudnienia pracownika, który będzie zajmował się tylko i wyłącznie tym. Poniżej przedstawiamy kilka przykładów, z których wynika, że opóźnień pomiędzy pojedynczymi przystankami będzie bardzo dużo:

1. Odjazd z przystanku opóźniony z powodu obsługi pasażera niepełnosprawnego.
2. Wolno jadący pojazd przed autobusem.
3. Przystanek zlokalizowany za skrzyżowaniem z sygnalizacją świetlną.
4. Duża ilość pasażerów wsiadająca na poszczególnych przystankach.
5. Zator w ruchu (korek).

Jeżeli Państwo nie wprowadzą zmian w umowie dotyczących kar za

opóźnień na poszczególnych przystankach, to Wykonawcy będą zmuszeni podwyższyć oferowane stawki, gdyż będą musieli wliczyć kary, które otrzymają za poprawnie świadczoną usługę. Nie ma możliwości wykonywać punktualnie komunikacji w wielkim mieście pomiędzy każdym przystankiem. Z naszych doświadczeń z obsługi ZTM Warszawa i ZTM Katowice wynika, że przewoźnik jest karany za odjazdy przyspieszone, co jest oczywiście zasadne, ale nie za opóźnione. Kary za opóźnienia u tych Organizatorów są marginalne, są naliczane tylko wtedy, gdy kurs jest opóźniony celowo z pierwszego przystanku. Dodatkowo nadmierna presja na punktualność (same opóźnienia) może generować niewłaściwe zachowania kierowców (za szybką lub ryzykowną jazdę). Dodatkowym argumentem jest fakt że karanie za dobrze wykonaną usługę nie powinno mieć miejsca. Tak więc karanie Wykonawcy który miał punktualność powiedzmy na poziomie 95% i wykonanie na poziomie 99,5%, nie powinno mieć miejsca. Zgodzą się Państwo bowiem że takie wskaźniki są bardzo wysokie. Niestety w Państwa systemie karania taki Wykonawca dostanie zamiast premii (jak w ZTM Warszawa), karę.

Proponujemy rozważenie sposobu oceny wykonania pracy przez Wykonawcę i przejście na wskaźniki, gdzie wskaźnik punktualności na poziomie 85% (przy analizie punktualności na wszystkich przystankach) i wykonanie 99,8% to wskaźniki które nie podlegają karze. W przypadku punktualności sensowne byłoby usunięcie części przystanków z analizy opóźnień.

Ponadto sensowny system procentowy rozwiązuje też w pewnym stopniu kwestię przypadków gdy brak jest informacji o obsłudze przystanku z powodu np. zaniku sygnału GPS (przystanki pod mostami i inne przypadki). Z doświadczenia z ZTM Warszawa, wiemy, że takich wadliwych zapisów może być po kilka na autobusienne (mówimy tutaj o pojedynczych przystankach). Jak pomnożymy to razy ilość autobusów i ilość dni to mamy setki przypadków do wyjaśnienia. Wiadomym jest że jeżeli autobus obsłużył przystanek przed i za przedmiotowym przypadkiem.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą zmianę sposobu naliczania kar za opóźnienia na każdym kursie pomiędzy przystankami.

Odpowiedź na pytanie nr 100

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy oraz dodatkowo informuje, że kary nie będą nakładane z przyczyn na które Wykonawca nie ma wpływu. Opisane przypadki spełniają ten warunek pod warunkiem, że Zamawiający otrzyma od Wykonawcy w takiej sytuacji odpowiednie wyjaśnienia

Pytanie nr 101

Czy Zamawiający zastanowi się nad redukcją „specjalnych” wymagań odnośnie autobusów?

W tym punkcie chcieliśmy tylko zwrócić uwagę, że poprzez tak rozbudowaną specyfikację autobusów oraz dodatkowe punkty za pojazdy od jednego producenta ograniczają Państwo ilość potencjalnych dostawców taboru. Szacujemy, że jest to około 10-15 mln zł więcej kosztów inwestycji w zakup tabor, dodając do tego ubezpieczenie AC oraz koszt kapitału daje to pomiędzy 15-25 mln. Powyższe daje wzrost potencjalnej stawki za wozokilometr o minimum 1 zł netto.

Odpowiedź na pytanie nr 101

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 102

Prosimy o zmianę zapisu punktu 2.5, aby brak geolokacji pojedynczego autobusu przez czas do 2 godzin nie był karany. Wykonawca powinien mieć czas na wychwycenie i podmianę autobusu z taką awarią. Ewentualnie proponujemy wprowadzenie zapisu procentowanie sprawności GPS. Po przekroczeniu np. 98% sprawnych danych z lokalizacji Wykonawca otrzymuje karę.

Odpowiedź na pytanie 102

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 103

Wnosimy o zmniejszenie wysokości określonej w załączniku numer 7 w punkcie 2.7. do 2000 zł. Uważamy, że wysokość kary za brak zapisu w monitoringu jest zbyt wygórowana.

Odpowiedź na pytanie nr 103

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy

Pytanie nr 104

Czy kara określona w załączniku numer 7 w punkcie 2.8 dotyczy np. jednej niesprawnej bramki liczącej w jednym pojeździe. System kar powinien działać w ten sposób, aby szybko usuwać usterki.

Zamawiający powinien zdawać sobie sprawę, że przy tak dużej ilości elektroniki przy ponad 40stu pojazdach zawsze będą występować usterki.

Odpowiedź na pytanie nr 104

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy

Pytanie nr 105

Prosimy o zmianę wysokości kary za odstąpienie o umowy, gdyż jest ona horrendalnie wysoka i zastąpienie jej stałą wartością np. 3 000 000 złotych. 10% całkowitej wartości umowy może wynosić około 30 000 000 złotych. Uważamy, że mimo wagi przewinienia kwota jest bardzo wysoka.

Odpowiedź na pytanie nr 105

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy

Pytanie nr 106

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobusy typu C i D o wysokości 3136 mm?

Odpowiedź na pytanie nr 106

Zamawiający określił wysokość dla autobusów typu C i D o napędzie diesla oraz hybrydowym w Załączniku nr 2 pkt 1.3.3. Jednocześnie

wskazuje, że na części linii objętych zamówieniem występują ograniczenia wysokościowe do 3,1 m.

Pytanie nr 107

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobusy typu C o wysokości 3155 mm?

Odpowiedź na pytanie nr 107

Odpowiedź została udzielona w pytaniu nr 106.

Pytanie nr 108

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobusy typu C o minimalnej ilości miejsc siedzących bez podestów 4, z czego 2 będą siedzeniami składanymi?

Odpowiedź na pytanie nr 108

Zamawiający nie dopuści do udziału autobusy typu C o minimalnej ilości miejsc siedzących bez podestów 4, z czego 2 będą siedzeniami składanymi.

Pytanie nr 109

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobusy typu Ce o minimalnej ilości miejsc siedzących bez podestów 4, z czego 2 będą siedzeniami składanymi?

Odpowiedź na pytanie nr 109

Zamawiający dopuści do udziału autobusy typu Ce o minimalnej ilości miejsc siedzących bez podestów 4, z czego 2 będą siedzeniami składanymi.

Pytanie nr 110

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobus typu D o minimalnej ilości miejsc siedzących bez podestów 6, z czego 2 będą siedzeniami składanymi?

Odpowiedź na pytanie nr 110

Zamawiający nie dopuści do udziału autobus typu D o minimalnej ilości miejsc siedzących bez podestów 6, z czego 2 będą siedzeniami składanymi?

Pytanie nr 111

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobus typu C z 2 miejscami na wózek dziecięcy w tym 1 współdzielone z wózkiem inwalidzkim o wymiarach 750x2000mm?

Odpowiedź na pytanie nr 111

Zamawiający nie dopuści do udziału autobus typu C z 2 miejscami na wózek dziecięcy w tym 1 współdzielone z wózkiem inwalidzkim o wymiarach 750x2000mm.

Pytanie nr 112

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobus typu Ce z 2 miejscami na wózek dziecięcy w tym 1 współdzielone z wózkiem inwalidzkim o wymiarach 750x2000mm?

Odpowiedź na pytanie nr 112

Zamawiający nie dopuści do udziału autobus typu C z 2 miejscami na wózek dziecięcy w tym 1 współdzielone z wózkiem inwalidzkim o wymiarach 750x2000mm.

Pytanie nr 113

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobusy typu C, Ce i D w których materiały tapicerskie foteli pasażerskich nie będą posiadały certyfikatów zgodnych z PN-EN ISO 12947-2:2000?

Odpowiedź na pytanie nr 113

Zamawiający nie określił wymaganych certyfikatów dla materiałów tapicerskich foteli pasażerskich.

Pytanie nr 114

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobusy typu C, Ce i D w których uchwyty foteli przeznaczone dla pasażerów wykonane są w kolorze szarym?

Odpowiedź na pytanie nr 114

Odpowiedź została udzielona w pytaniu nr 13.

Pytanie nr 115

Czy Zamawiający dopuści do udziału autobusy typu C, Ce i D w których wszystkie drzwi otwierane są do środka?

Odpowiedź na pytanie nr 115

Zamawiający nie dopuści do udziału autobusy typu C, Ce i D w których wszystkie drzwi otwierane są do środka.