



Do Wykonawców

Wrocław, 25.01.2024 r.

WZP-DZ.271.1.81.2023

ZP/PN/83/2023/WTR/467/2024

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/83/2023/WTR.

Działając w trybie art. 135 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r.
Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r., poz. 1605 z późn.
zm.), Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania z dnia 11,12,15 i
17 stycznia 2024 r.

Pytanie nr 4

Dotyczy: Załącznika nr 2 do Umowy

„zal2_do_projektu_umowy_wymagania_techiczne_boi_pn_83_2023
_wtr” pkt. 1.3.7 „Minimalna liczba miejsc siedzących bez podestów
(tzw. fotele dla osób o ograniczonej mobilności);

- Miejsca powinny zawierać wyróżnienie w tym żółty kolor i posiadać
oznaczenia informujące o ich przeznaczeniu;”

Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie polegające na
wyróżnieniu miejsc żółtym kolorem poprzez wyhaftowane na tkaninie
oparcia piktogramy z oznaczeniem informującym o ich
przeznaczeniu?

Uzasadnienie: Proponowane rozwiązanie jest rozwiązaniem seryjnym z powodzeniem stosowanym wśród Klientów i zapewniającym wysoką jakość, estetykę oraz trwałość.

Odpowiedź na pytanie nr 4

Zamawiający nie uzna spełnienia niniejszego wymogu poprzez zastosowanie zaproponowanego rozwiązania.

Pytanie nr 5

Dotyczy: Załącznika nr 2 do Umowy

„zal2_do_projektu_umowy_wymagania_techiczne_boi_pn_83_2023_wtr” pkt. 1.4.11 „Umiejscowienie i oznaczenia przycisków informujących kierującego o potrzebie obniżenia autobusu lub pomocy przy wsiadaniu/wysiadaniu przez osoby jej oczekujące; Przyciski na zewnątrz autobusu powinny znaleźć się po prawej stronie drzwi w obrębie których zlokalizowane zostały miejsca przeznaczone dla osób o ograniczonej mobilności, poruszających się na wózkach inwalidzkich lub z wózkiem dziecięcym (w przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz przyciski te nie mogą być zasłonięte);”

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie polegające na umiejscowieniu przycisku tylko na prawym skrzydle drzwi na zewnątrz autobusu w którym zastosowano drzwi otwierane na zewnątrz w obrębie których zastosowano miejsca przeznaczone dla osób o ograniczonej mobilności?

Uzasadnienie: w przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz przycisk umieszczony jest na prawym skrzydle drugich drzwi, w pobliżu przycisku otwierania drzwi przez pasażerów, co stanowi seryjne rozwiązanie Wykonawcy. Proponowane rozwiązanie jest rozwiązaniem optymalnym, sprawdzonym i nie podrażającym kosztów wyprodukowania autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 5

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 6

Dotyczy: Załącznika nr 2 do Umowy

„zal2_do_projektu_umowy_wymagania_techiczne_boi_pn_83_2023_wtr” pkt. 1.6.1 „Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy (dwa osobne układy);

- Układ sterowania pracą urządzeń klimatycznych (tzw. „klimatyzacja śródziemnomorska”) powinien działać automatycznie na podstawie danych rejestrowanych przez czujniki pomiaru temperatury wewnątrz (obszar przedziału pasażerskiego) i na zewnątrz autobusu (z możliwością manualnego ustawienia oczekiwanej temperatury oraz siły nawiewu przez kierującego w zakresie kabiny kierowcy);

- Uruchomienie systemu powinno następować automatycznie po załączeniu zapłonu (z możliwością manualnego wyłączenia i ponownego włączenia przez kierującego) przy temperaturze zewnętrznej powyżej 18 stopni Celsjusza i/lub wewnętrznej równej lub wyższej niż 20 stopni Celsjusza;” oraz pkt. 1.6.2 „Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy (dwa osobne układy);

- Układ sterowania pracą urządzeń grzewczych powinien działać automatycznie na podstawie danych rejestrowanych przez czujniki pomiaru temperatury wewnątrz i na zewnątrz autobusu (z możliwością manualnego ustawienia oczekiwanej temperatury oraz siły nawiewu przez kierującego w zakresie kabiny kierowcy);”

W związku z tym, że pojazdy elektryczne posiadają inną charakterystykę pracy ogrzewania i klimatyzacji, gdzie urządzenia optymalizuje się pod kątem zużycia energii co przekłada się bezpośrednio na realny zasięg pojazdu wnosimy o zaakceptowanie rozwiązania, w którym to klimatyzacja sterowana jest automatycznie bez ingerencji kierowcy i pracuje wg wybranej przez Zamawiającego krzywej temperatur ustalonej na etapie realizacji umowy.

Uzasadnienie: Kierowca może mieć możliwość włączenia lub wyłączenia funkcji klimatyzacji jednak wentylacja w pojeździe działa zawsze w zależności od stopnia wilgotności, ilości CO₂ oraz temperatury wewnętrznej. Siła i kierunek nadmuchu również

realizowane są bez ingerencji kierowcy, co zabezpiecza Przewoźnika przed skargami związanymi ze zbyt intensywnym nadmuchem klimatyzacji. Na stanowisku kierowcy zamontowany jest wskaźnik temperatury zewnętrznej oraz wewnątrz pojazdu. Stanowisko kierowcy wyposażone w indywidualny pulpit przy pomocy którego kierowca może ustalić temperaturę, kierunek nadmuchu oraz intensywność nadmuchu na swoim stanowisku. Dodatkowo cały układ wyposażony w funkcję szybkiego odparowywania szyb. Powyższe rozwiązanie jest sprawdzonym rozwiązaniem a kilka propozycji dostępnych krzywych temperatur pozwalają dopasować tryb pracy układu do oczekiwań.

Odpowiedź na pytanie nr 6

Zamawiający informuje, że w przytoczonych przez Wykonawcę zapisach jednoznacznie wskazuje, że uruchomienie klimatyzacji następuje automatycznie po osiągnięciu odpowiedniej temperatury bez ingerencji kierowcy. Opcja manualnego wyłączenia niniejszego systemu jest dopuszczalna wyłącznie w przypadkach, gdy autobus nie świadczy usług przewozowych dla Zamawiającego.

Pytanie nr 7

Dotyczy: Załącznika nr 2 do Umowy

Punkt 1.3.7 Minimalna liczba miejsc siedzących bez podestów (tzw. fotele dla osób o ograniczonej mobilności)

Który brzmi: „Minimum 6 z czego 2 w okolicy 2 drzwi autobusu i 1 umożliwiające podróż z psem asystującym (w przypadku autobusów elektrycznych miejsca mogą być zapewnione w postaci składanych foteli);

Czy Zamawiający dopuści jako zgodne z SWZ składane fotele dla osób o ograniczonej mobilności umożliwiające podróż z psem asystującym w pojazdach typu C i D z napędem diesla?

Uzasadnienie: Ze względu na specyfikę zabudowy wnętrza autobusów jak i konieczność wykorzystania większości przestrzeni pod fotelami z niskiej podłogi niezbędnym jest zastosowanie foteli składanych by to zapewnić transport psa asystującego.

Rozwiązanie to jest identyczne z jak dopuszczone w autobusach z napędem elektrycznym.

Odpowiedź na pytanie nr 7

Zamawiający nie dopuści takiego rozwiązania i jednocześnie w celu doprecyzowania zapisów modyfikuje treść Załącznika nr 2 pkt 1.3.7 Dotychczasowe brzmienie (dla autobusu typu C/Ce)

- Minimum 4 z czego 2 w okolicy 2 drzwi autobusu i 1 umożliwiające podróż z psem asystującym (w przypadku autobusów elektrycznych miejsca mogą być zapewnione w postaci składanych foteli);

Nowe brzmienie (dla autobusu typu C/Ce)

- Minimum 4 z czego 2 w okolicy 2 drzwi autobusu i 1 umożliwiające podróż z psem asystującym (w przypadku autobusów elektrycznych miejsca mogą być zapewnione w postaci składanych foteli – nie dotyczy miejsca umożliwiającego podróż z psem asystującym);

Dotychczasowe brzmienie (dla autobusu typu D/De)

- Minimum 6 z czego 2 w okolicy 2 drzwi autobusu i 1 umożliwiające podróż z psem asystującym (w przypadku autobusów elektrycznych miejsca mogą być zapewnione w postaci składanych foteli -);

Nowe brzmienie (dla autobusu typu D/De)

- Minimum 6 z czego 2 w okolicy 2 drzwi autobusu i 1 umożliwiające podróż z psem asystującym (w przypadku autobusów elektrycznych miejsca mogą być zapewnione w postaci składanych foteli - nie dotyczy miejsca umożliwiającego podróż z psem asystującym);

Pytanie nr 8

Dotyczy: Załącznika nr 2 do Umowy

„zal2_do_projektu_umowy_wymagania_techiczne_boi_pn_83_2023_wtr” pkt. 1.6.3.

Czy Zamawiający dopuści min. 50% okien bocznych uchylnych na każdej stronie autobusu z wyłączeniem okien o szerokości poniżej 80 cm oraz okien w świetle których zastosowano boczne tablice wewnętrzne?

Lub:

Czy Zamawiający dopuści min. 50% okien bocznych uchylnych w całym pojeździe z wyłączeniem okien o szerokości poniżej 80 cm oraz okien w świetle których zastosowano boczne tablice wewnętrzne?

Czy w związku z obecnym wymogiem zastosowania takiej samej powierzchni wlotu powietrza przez boczne okna uchylne w autobusach klasy C, Ce i D Zamawiający skoryguje obecne wymogi dopuszczając zapis:

- Dla autobusów typu C i Ce uchylne szyby boczne o łącznej powierzchni części otwieranej wszystkich okien co najmniej 3600 cm² +/- 20%
- Dla autobusów typu dopuści D uchylne szyby boczne o łącznej powierzchni części otwieranej wszystkich okien co najmniej 7200 cm² +/- 20%

Uzasadnienie:

Zgodnie z wymogami ZTM wszystkie autobusy poruszające się po liniach aglomeracji wrocławskiej muszą być wyposażone w działające układy klimatyzacji całopojazdowej, co wymusza obligatoryjne ryglowanie wszystkich okien uchylnych. Jednocześnie proponowane rozwiązania uelastyczniają producentom autobusów możliwości spełnienia wymogów SWZ.

Odpowiedź na pytanie nr 8

Zamawiających częściowo przychyła się do wniosku Wykonawcy i w związku z tym modyfikuje treść zapisów pkt 1.6.3 Załącznika nr 2 do projektu umowy.

Dotychczasowe brzmienie:

- Minimum 50% okien bocznych na każdej stronie autobusu musi posiadać część uchylną (wymóg ten nie dotyczy szyb bocznych, które nie posiadają elementów uchylnych) ;

Nowe brzmienie:

- Minimum 50% okien bocznych na każdej stronie autobusu musi posiadać część uchylną (wymóg ten nie dotyczy szyb bocznych, które nie posiadają elementów uchylnych, okien o

szerokości poniżej 80 cm oraz okien w świetle których
zastosowano boczne tablice wewnętrzne

Oraz

Dotychczasowe brzmienie (typ tabor C maxi):

Uchylne szyby boczne o łączne powierzchni części otwieranej
wszystkich okien co najmniej 7200 cm²

Nowe brzmienie (typ taboru C maxi)

Uchylne szyby boczne o łączne powierzchni części otwieranej
wszystkich okien co najmniej 7200 cm² (+/- 20%)

Dotychczasowe brzmienie (typ taboru D mega):

Uchylne szyby boczne o łączne powierzchni części otwieranej
wszystkich okien co najmniej 7200 cm² w pierwszym członie i co
najmniej 3600 cm² w drugim członie

Nowe brzmienie (typ taboru D mega):

Uchylne szyby boczne o łączne powierzchni części otwieranej
wszystkich okien co najmniej 7200 cm² (+/- 20%)w pierwszym
członie i co najmniej 3600 cm² (+/- 20%)w drugim członie

Pytanie nr 9

Dotyczy zał. 2, 1.6.2.

Kto i w jaki sposób ma informować kierującego o konieczności
wyłączenia ogrzewania dodatkowego?

Odpowiedź nr 9

Uruchomienie ogrzewania następuje automatycznie po osiągnięciu
odpowiedniej temperatury bez ingerencji kierowcy. Opcja
manualnego wyłączenia niniejszego systemu jest dopuszczalna
wyłącznie w przypadkach, gdy autobus nie świadczy usług
przewozowych dla Zamawiającego.

Pytanie nr 10

Wnosimy o zmianę terminu składania ofert w związku z tym że ani producenci autobusów ani producenci programów punktualności ani banki nie są w stanie przygotować ofertę w tak krótkim czasie.

Proponujemy termin składania ofert na dzień 02.04.2024 r.

Odpowiedź nr 10

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy

Pytanie nr 11

W SWZ w informacjach dotyczących powierzenia zamówienia podwykonawcom w punkcie 1 znajduje się następujący zapis: „Zamawiający dopuszcza możliwość realizacji części przedmiotu zamówienia przy udziale podwykonawców. Zamawiający żąda wskazania przez Wykonawcę części zamówienia, których wykonanie zamierza powierzyć podwykonawcom i podania przez Wykonawcę firm podwykonawców w ofercie – jeśli są znane. Jednocześnie Zamawiający zastrzega obowiązek osobistego wykonania przez Wykonawcę kluczowych części zadań, przez co Zamawiający rozumie usługi przewozowe transportu zbiorowego w ramach przewozów regularnych.” Prosimy o doprecyzowanie, czy podwykonawstwo obejmuje również usługi przewozowe, czy dotyczy jedynie czynności pobocznych, np. obsługa techniczna autobusów z wyłączeniem wykonywania przewozów transportu zbiorowego.

Prosimy również o informację, czy w przypadku braku wiedzy o danych Podwykonawcy, Wykonawca zobowiązany jest w ofercie zgłosić co zamierza powierzyć Podwykonawcy (bez podania jego danych), czy nie ma takiej konieczności?

Odpowiedź nr 11

Zamawiający potwierdza, że Podwykonawstwo dotyczy innych czynności niż usługi przewozowe. W przypadku braku szczegółowej wiedzy dotyczącej Podwykonawcy, Wykonawca może poinformować w ofercie, że zamierza powierzyć Podwykonawcy część zadań

określając ich zakres, a przed rozpoczęciem świadczenia usług wskazać jego dane.

Pytanie nr 12

Czy Zamawiający wyraża zgodę na dowolność w używaniu pojazdów podstawowych, dodatkowych oraz rezerwowych, jeżeli Wykonawca będzie posiadał wszystkie pojazdy dodatkowe i rezerwowe spełniające takie same wymagania SWZ, co pojazdy podstawowe?

Odpowiedź nr 12

Tak, pod warunkiem, że pojazdy będą spełniać wszystkie wymagania dla danego typu pojazdu podstawowego i w trakcie realizacji umowy Wykonawca zobowiązany jest do informowania Zamawiającego w jakim charakterze używany jest dany pojazd (podstawowy, dodatkowy, rezerwowy).

Pytanie nr 13

Zamawiający w §2 pkt 11 Umowy zastrzega sobie prawo żądania wycofania autobusu z ruchu i skierowania na badania techniczne do wybranej stacji kontroli pojazdów w razie wątpliwości, co do stanu technicznego autobusu. W przypadku negatywnego wyniku badania technicznego autobusu koszt badania oraz podstawienia autobusu zastępczego ponosi Wykonawca. Prosimy o informację, czy w przypadku pozytywnego wyniku badania technicznego autobusu, to Zamawiający pokrywa koszty związane z przeprowadzonym badaniem oraz podstawienia autobusu zastępczego. Prosimy również o informację, czy ewentualne kursy utracone w przypadku pozytywnego badania technicznego autobusu, będą uznane za wykonane prawidłowo?

Odpowiedź nr 13

W przypadku pozytywnego wyniku badania technicznego autobusu koszty związane z jego przeprowadzeniem pokrywa Wykonawca. Za kursy niezrealizowane w przypadku pozytywnego badania technicznego pojazdu nie nałożona zostanie kara.

Pytanie nr 14

W §3 punkcie 2 Umowy Zamawiający zawarł zapis: „W sytuacji awaryjnej, której nie można było przewidzieć Wykonawca zobowiązany jest realizować przewozy na trasie objazdowej przebiegającej możliwie najbliżej trasy podstawowej. Wykonawca zobowiązuje się do zatrzymywania autobusów na przystankach wyznaczonych przez Zamawiającego na trasie objazdowej, a w przypadkach awaryjnych na wszystkich przystankach znajdujący się na trasie objazdu oraz informowania pasażerów o zmianach poprzez umieszczanie informacji w autobusach, na przystankach położonych na podstawowych trasach linii na terenie Wrocławia i Gmin Wisznia Mała, Długołęka i Czernica oraz z wykorzystaniem elektronicznych środków przekazu określonych w §3 ust. 15”. Prosimy, o doprecyzowanie warunków, dotyczących sposobu zamieszczenia informacji o objazdach na przystankach linii podstawowych w przypadku sytuacji awaryjnej, np. blokady przejazdu, w wyniku ciężkiego wypadku drogowego.

Odpowiedź nr 14

W przypadku braku technicznej możliwości zamieszczenia takiej informacji na przystankach Zamawiający nie nałoży kary na Wykonawcę. Każdy przypadek bardziej rozpatrywany indywidualnie

Pytanie nr 15

Czy Zamawiający dopuści możliwość posiadania bazy eksploatacyjnej w terminie do 6 miesięcy od rozpoczęcia świadczenia usługi?

Odpowiedź nr 15

Zamawiający nie dopuści możliwość posiadania bazy eksploatacyjnej w terminie do 6 miesięcy od rozpoczęcia świadczenia usługi.

Pytanie nr 16

Według §7 punkt 2 Umowy Wykonawca ma prawo odwołania się od nałożonej kary w terminie 3 dni roboczych. Wnosimy o zmianę

terminu z 3 dni do 10 dni. Uważamy, że tak krótki okres na odwołania jest niedopuszczalny. Zamawiający ogranicza Wykonawcy czas na przeanalizowanie uchybień i możliwość ustosunkowania się do nich i ewentualnego odwołania, co jest sprzeczne z zasadami

Odpowiedź nr 16

Zamawiający modyfikuje treść §7 punkt 2 Umowy wydłużając termin na odwołanie od nałożonej kary z 3 do 5 dni roboczych.

Pytanie nr 17

Czy Zamawiający odstąpi od możliwości rozwiązania umowy z Wykonawcą w przypadku strajku pracowników Wykonawcy lub podwykonawcy. W §6 pkt 5.4. umowy Zamawiający ma prawo rozwiązać umowę, jeżeli Wykonawca przerwał w całości lub w części (co najmniej 25% pracy przewozowej zaplanowanej w danym dniu) świadczenie usług przewozowych i nie realizuje ich pomimo pisemnego wezwania z 2-dniowym terminem do ich podjęcia. Wnosimy o wyłączenie możliwości rozwiązania umowy, jeżeli doszło do przerwania w całości lub w części świadczenia usług, jeżeli trwa strajk pracowników u Wykonawcy lub podwykonawcy.

Odpowiedź nr 17

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 18

Prosimy o udostępnienie wzoru treści Gwarancji Należytego Wykonania Umowy w celu przedstawienia odpowiednim instytucjom finansowym.

Odpowiedź nr 18

Zamawiający nie posiada wzoru treści Gwarancji Należytego Wykonania Umowy.

Pytanie nr 19

Wnoszukujemy o dodanie zapisu do §9 Umowy: „Wykonawca będzie zobowiązany do przedstawienia obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych na żądanie Zamawiającego”. Jest to standardowy element umów, mający na celu ochronę obu

stron przed potencjalnymi ryzykami związanymi z korzystaniem z pojazdów mechanicznych.

Odpowiedź nr 19

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 20

Czy Zamawiający wyrazi zgodę na cesję należności z umowy z Zamawiającym w celu zabezpieczenia finansowania (bank, firma leasingowa)?

Odpowiedź nr 20

Zamawiający nie wyrazi zgody cesję należności z umowy z Zamawiającym w celu zabezpieczenia finansowania.

Pytanie nr 21

W załączniku 2 do projektu umowy w punkcie 1.4.4 Zamawiający określił rodzaje drzwi wg sposobu otwierania 1-2-3-4. Prosimy o dopuszczenie pojazdów ze wszystkimi drzwiami otwieranymi do środka. Prośbę swoją motywujemy zwiększeniem dostępności takich pojazdów na rynku pojazdów nowych oraz używanych. Drzwi otwierane w autobusach funkcjonują, w każdej większej sieci komunikacyjnej w Polsce. Takie rozwiązanie nie generuje uwag w ich funkcjonowaniu oraz są bardziej niezawodne.

Odpowiedź nr 21

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 22

Prosimy o dopisanie w załączniku nr 7 do Umowy do każdego z punktów maksymalnego okresu od momentu wystąpienia zdarzenia w jakim Zamawiający może nałożyć karę na Przewoźnika, bądź o wprowadzenie maksymalnej kary za dane przewinienie. Brak takiego zapisu umożliwia Zamawiającemu dokonywanie dodatkowych kontroli nawet po roku lub dłużej od wystąpienia zdarzenia i naliczeniu kary za cały okres. Uważamy, że maksymalny okres będący podstawą do naliczenia kary nie powinien przekraczać 30 dni kalendarzowych od momentu wystąpienia zdarzenia.

Odpowiedź nr 22

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 23

Zamawiający w punkcie 2.7 załącznika nr 7 do Umowy tj. „Załącznik nr 10 – za odmowę bądź opóźnienie ponad 10 dni kalendarzowych od wyznaczonego terminu dostarczenia poprawnego zapisu z monitoringu (również w sytuacji niewłaściwego ustawienia kamer) na żądanie Zamawiającego, przewiduje karę 5 000 zł za niewywiązywanie się z obowiązków określonych w Umowie. Zaproponowana przez Zamawiającego kara jest nieadekwatna do szkodliwości naruszenia popełnionego przez potencjalnego przewoźnika. W związku z czym wnosimy o zmniejszenie kary do 2 000 zł.

Odpowiedź nr 23

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 24

W załączniku numer 9 w punkcie 5 Zamawiający pisze: „W przypadku niedostarczenia przez Wykonawcę wymaganych danych w ciągu 30 dni kalendarzowych od publikacji wskaźników o których mowa w pkt. 1 Zamawiający pomniejszy wynagrodzenie do czasu otrzymania ich otrzymania zgodnie z zapisami Załącznika numer 8.” Prosimy o wykreślenie tego zapisu. Zamawiający nie powinien uzależniać waloryzacji wynagrodzenia umownego od dostarczenia danych przez Wykonawcę. Nasuwa się tutaj pytanie, co się stanie, jeżeli jakieś wskaźniki nie zostaną opublikowane? Prosimy o wykreślenie powyższego zapisu lub przynajmniej jego doprecyzowanie, co w przypadku, gdy którykolwiek ze wskaźników nie będzie dostępny?

Odpowiedź nr 24

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy. W przypadku gdy wskaźniki nie zostaną opublikowane na Wykonawcę nie zostaną nałożone kary umowne.

Pytanie nr 25

Prosimy o doprecyzowanie stwierdzenia w załączniku nr 8 „za każdy lub co najmniej jeden z poniższych przypadków”. Operator nie ma pewności, czy zapis dotyczy po prostu wystąpienia jednego lub więcej z poniższych uchybień.

Odpowiedź nr 25

Zamawiający uznaje, że zapis ten jest precyzyjny.

Pytanie nr 26

Prosimy o doprecyzowanie zapisu w załączniku 8 do Umowy na temat wskaźnika „o”, tj.: „o - wskaźnik obniżenia stawki zaokrąglony w górę co 5%”. Sposób wyliczenia oraz zaokrąglenia wskaźnika jest niespójny z przedstawionym opisem: „Stawka za wszystkie kursy na danej linii wyliczona z uwzględnieniem procentu uchybień w stosunku do pozostałych przystanków na danej linii w zaokrągleniu w górę (do 1, 2, 3, 4, 5 a następnie do 10, 15, 20, 25 i 30%)”. Operator ma wątpliwość, czy wskaźnik obniżenia stawki powinien być zaokrąglany do pełnych wartości procentowych, czy powinna zostać zastosowana zasada zaokrągleń matematycznych: do 0,49% w dół a od 0,5% w górę.

Odpowiedź nr 26

Zamawiający zgodnie z treścią zapisu informuje, że wskaźnik obniżenia stawki będzie zaokrąglany do pełnych wartości procentowych.

Pytanie nr 27

Prosimy o wyjaśnienie sformułowania w załączniku nr 8: „W przypadku, gdy Wykonawcy zlecono realizację mniej niż 50% kursów linii, na której miało miejsce niewykonanie to obniżeniu ulegnie stawka wszystkich kursów danego typu pojazdu realizowanych w danym dniu (z wyłączeniem wzkm rozliczonych według zasad opisanych w pkt. 2.2 i 2.3).” Operator obawia się, że jego wynagrodzenie może zostać pomniejszone o uchybienia innych Wykonawców, z którymi współdzieli realizację kursów danej linii. Prosimy o doprecyzowanie, czy w przypadku niewykonania części

kursów obniżeniu ulega stawka wszystkich kursów danego typu pojazdu realizowanych w danym dniu przez wszystkich Wykonawców, czy zmniejszeniu ulegnie stawka jedynie za kursy realizowane przez Przewoźnika, u którego wystąpiło uchybienie.

Odpowiedź nr 27

Zamawiający informuje, że zmniejszeniu ulegnie stawka jedynie za kursy realizowane przez Przewoźnika, u którego wystąpiło uchybienie.

Pytanie nr 28

W ust. 1 Załącznika nr 7 do umowy Zamawiający wskazał karę umowną w wysokości 6.000 zł za każdy dzień kalendarzowy opóźnienia w rozpoczęciu realizacji przewozów w terminie określonym w § 5 ust. 2 umowy.

Wykonawca wnosi o zmiarkowanie wysokości kary do 3.000 zł za każdy dzień kalendarzowy opóźnienia w rozpoczęciu realizacji przewozów w terminie określonym w § 5 ust. 2 umowy. W ocenie Wykonawcy wysokość kary we wskazanej przez Zamawiającego wysokości nie odpowiada przyjętym standardom rynkowym i jest zawyżona.

Odpowiedź nr 28

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 29

W ust. 2 Załącznika nr 7 do umowy Zamawiający wskazał karę umowną w wysokości „5.000 zł za niewywiązywanie się z obowiązków określonych w umowie:

2.1. § 3 ust. 6 pkt. 6.21 – za każdy dzień kalendarzowy braku bazy eksploatacyjnej od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych;

2.5. Załącznik numer 3 pkt. 4 – za każdy dzień kalendarzowy braku lub nieprawidłowego zapewnienia wymagań do systemu geolokalizacji autobusów;

2.7. Załącznik numer 10 – za odmowę bądź opóźnienie ponad 10 dni kalendarzowych od wyznaczonego terminu dostarczenia poprawnego

zapisu z monitoringu (również w sytuacji niewłaściwego ustawienia kamer) na żądanie Zamawiającego;

2.8. Załącznik numer 11 – za każdy dzień kalendarzowy braku działania lub niespełniania wymagań dotyczących systemu zliczania pasażerów; kara nie zostanie naliczona jeśli Operator przedstawi brakujące wiarygodne dane w oparciu o własne obserwacje bądź z analizy zapisów monitoringu.”

Wykonawca wnosi o zmiarkowanie wysokości kary do kwoty 2.500 zł gdyż w jego ocenie pierwotnie wskazana wartość nie odpowiada standardom rynkowym i jest ustalona na zbyt wysokim poziomie.

Odpowiedź nr 29

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 30

W ust. 3 pkt 3.4. Załącznika nr 7 do umowy Zamawiający wskazał karę umowną w wysokości 2.000 zł za każdy przypadek braku sprawności instalacji niezbędnej do prawidłowego działania systemu URBANCARD, stwierdzony przez serwis operatora tego systemu (dotyczy § 3 ust. 6 pkt. 6.13).

Wykonawca wnosi o zmiarkowanie kary do kwoty 1.000 zł. W ocenie Wykonawcy kwota ta ustalona jest na zbyt wysokim poziomie i nie znajduje uzasadnienia w przyjętych wartościach rynkowych, a także mając na uwadze, że Zamawiającemu przysługuje właściwie z tego samego tytułu dodatkowa kara umowna wskazana w Załączniku nr 7 ust. 4 pkt 4.5. ewentualnie, w przypadku nie uznania zmiarkowania kary, Wykonawca wnosi o rezygnację przez Zamawiającego z zapisu wskazanego w Załączniku nr 7 ust. 4 pkt 4.5.

Odpowiedź nr 30

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 31

W ust. 4 pkt. 4.5. Załącznika nr 7 do umowy Zamawiający wskazał karę umowną w wysokości 1.000 zł za każdy dzień kalendarzowy, w którym autobus jeździł z niedziałającymi kasownikami

elektronicznymi z powodu niesprawnej instalacji, o której mowa w Załączniku 13 (dot. § 3 ust. 6 pkt. 6.13).

Wykonawca, mając na uwadze zapis z ust. 3 pkt 3.4. tego samego Załącznika, wnosi o (i) usunięcie z treści załącznika nr 7 przedmiotowej kary w przypadku pozostawienia kary za każdy przypadek braku sprawności instalacji niezbędnej do prawidłowego działania systemu URBANCARD, stwierdzony przez serwis operatora tego systemu w niezmienionej wysokości lub (ii) zmiarkowanie jej do kwoty 500 zł w przypadku zmiarkowania kary wskazanej w Załączniku nr 7 ust. 2 pkt 3.4.

Odpowiedź nr 31

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 32

W ust. 5 pkt 5.12. Załącznika nr 7 do umowy Zamawiający wskazał karę umowną w wysokości 500 zł za opóźnienie od 1 do 9 dni kalendarzowych od wyznaczonego terminu dostarczenia poprawnego zapisu z monitoringu (również w sytuacji niewłaściwego ustawienia kamer) na żądanie Zamawiającego – za każdy dzień opóźnienia. Wykonawca wnosi o zmiarkowanie wysokości kary do kwoty do kwoty 250 zł, gdyż w ocenie Wykonawcy nie przystaje ona do wartości rynkowych.

Odpowiedź nr 32

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 33

W ust. 6 pkt 6.3. Załącznika nr 7 do umowy Zamawiający wskazał karę umowną w wysokości 200 zł za brak zgłoszenia autobusu zastępczego – za 1 autobus w ciągu dnia kalendarzowego. Wykonawca wnosi o zmiarkowanie wysokości kary do kwoty do kwoty 100 zł, gdyż w ocenie Wykonawcy nie przystaje ona do wartości rynkowych.

Odpowiedź nr 33

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 34.

Dotyczy: Załącznik nr 10 do umowy – „Wymagania w zakresie systemu monitoringu”, pkt 2. Wymagania ogólne, podpunkt 2.1.5. Zamawiający wymaga aby w skład systemu monitoringu wchodziły kamery z funkcją podglądu obrazu dookoła pojazdu „z lotu ptaka” 360 stopni. Ze względu na zaawansowaną funkcjonalność łączenia obrazu z kilku kamer oraz przetwarzania tego obrazu w trybie rzeczywistym, nie da się w łatwy sposób wykorzystać kamer oraz terminala kierowcy, które służą do zapisu monitoringu w pojeździe. Wykonawca musi de facto zastosować drugi system, z reguły nie ma możliwości posiłkowania się autorskim rozwiązaniem i musi dokupić taki system na rynku. Biorąc pod uwagę wszystkie czynniki, prosimy o odstąpienie z tego wymogu ze względów :

- finansowych (jest to dedykowane, drogie rozwiązanie dostępne na rynku i podraża całość systemu)
- gwarancyjno-serwisowych(przerzucanie odpowiedzialności pomiędzy dostawcą systemu SIP a poddostawcą systemu kamer i monitora do podglądu 360 stopni)
- użytkowych (dołożenie kolejnego monitora, wiąże się z możliwością rozproszenia kierowcy)
- funkcjonalnym (dołożenie kolejnych kamer, komputera oraz monitora to kolejne urządzenia które będą obciążać pojazdy pod kątem zapotrzebowania na energii elektryczną co szczególnie jest ważne w przypadku pojazdów zeroemisyjnych (elektrycznych) i zmniejszania ich zasięgu).

Odpowiedź nr 34

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 35

Dotyczy: Załącznik nr 10 do umowy – „Wymagania w zakresie systemu monitoringu”, pkt 3.Szczegółowe wymagania, podpunkt 3.3 Monitor, tiret 3.3.3

Zamawiający opisał funkcjonalność jaką powinien mieć monitor do podglądu systemu monitoringu wizyjnego. Z punktu 3.3.1 wynika, że Zamawiający dopuszcza dwa rozwiązania (integracja z autokomputerem – monitor LCD 10' lub zewnętrzny monitor do podglądu CCTV minimum 7'. W przypadku, gdy urządzenie (monitor) jest urządzeniem zewnętrznym nie zintegrowanym to technicznie możliwe jest tylko uzyskanie bieżącego podglądu z kamery bądź kamer. Najczęściej jest to monitor bez dotykowej matrycy. Najczęściej takie rozwiązanie jest stosowane np. w systemie lusterkowym gdzie monitor 7' służy do poglądu w czasie rzeczywistym kamer które zastępują tradycyjne lusterka boczne. Bardzo prosimy o odstąpienie z wymogu z podpunktu 3.3.3 „umożliwiający przeglądanie zarejestrowanych nagrań” ponieważ taka funkcjonalność jest związana przede wszystkim z oprogramowaniem urządzenia a nie samym monitorem. Naszą prośbę motywujemy również tym, że w Załączniku nr 10, w punkcie 4 opisana jest właśnie funkcjonalność jaką ma mieć oprogramowanie i ujęte jest tam żądana funkcjonalność.

Odpowiedź nr 35

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 36

Dotyczy: Załącznik nr 10 do umowy – „Wymagania w zakresie systemu monitoringu”, pkt 3. Szczegółowe wymagania, podpunkt 3.1 Rejestrator, tiret 3.1.3

Czy Zamawiający uzna za spełnione wymaganie, w przypadku gdy sygnalizacja poprawnej pracy, awarii dysku, zasłonięcia kamery, utraty sygnału z kamery będzie zrealizowana na terminalu kierowcy?

Odpowiedź nr 36

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 37

Dotyczy: Załącznik nr 10 do umowy – „Wymagania w zakresie systemu monitoringu”, pkt 4. Oprogramowanie komputerowe w języku polskim lub plik uruchamiający, podpunkt 4.6.

Prosimy o odstąpienie z wymogu, że oprogramowanie ma umożliwiać podgląd jednocześnie ze wszystkim kamer monitoringu wizyjnego. Z doświadczenia firmy, która dostarczyła setki systemów monitoringu wizyjnego, wiemy że takie rozwiązania sprawdza się tylko przy małej ilości kamer. W przypadku, gdy kamer na pojeździe jest więcej niż 10, podgląd staje się po prostu nieczytelny i kompletnie nie użyteczny. Prosimy o odstąpienie z takiego wymogu lub modyfikację zapisu na „z kilku kamer jednocześnie”

Odpowiedź nr 37

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 38

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 nr 38

Zamawiający każdy opisany przez Wykonawcę przypadek będzie traktował indywidualnie.

Pytanie nr 39

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?

Ponadto prosimy o doprecyzowanie 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”.

Proponujemy, aby w przypadku pozytywnej oceny stanu technicznego Zamawiający pokrywał koszty badań oraz utracone przychody z powodu wycofania autobusu z kursowania oraz ewentualne koszty wprowadzenia autobusu zastępczego. Takie rozwiązanie pozwoli na równomierne rozłożenie ryzyk.

Odpowiedź nr 39

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 40

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 powyżej 7 dni, na przykład w związku z naprawą podzespołów układu napędowego lub po naprawie pokolizyjnej, będzie skutkowało koniecznością okazania autobusu lub przeprowadzenia jazdy próbnej? Czy Zamawiający przewiduje określenie zakresu zdarzeń, w wyniku których autobus wycofany z ruchu będzie musiał przechodzić procedurą opisaną w § 2 pkt 13 umowy.

Odpowiedź nr 40

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 41

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

Zamawiający w §3 projektu umowy w ust. 6.2 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 nr 41

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

Pytanie nr 42

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.

Jednocześnie prosimy o wyjaśnienie dlaczego Zamawiający narzuca Wykonawcy, poprzez zapisy zawarte w projekcie Umowy, korzystanie z usług MPK Wrocław w ramach holowania pojazdów.

Odpowiedź nr 42

Zamawiający informuje, że opisany przez Wykonawcę przypadek dotyczy wyłącznie sytuacji awaryjnej (przy braku podjęcia działań przez Wykonawcę w sytuacji blokowania ruchu) 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 43

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 Warunki realizacji usług objętych umową ust.7. 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, czy dopuszcza modyfikację pracy poszczególnych pojazdów w ramach przekazanych zadań przez Wykonawcę.

Odpowiedź nr 43

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 44

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:

- a) Czy teren bazy eksploatacyjnej musi być odpowiedniej wielkości, aby móc pomieścić równocześnie wszystkie pojazdy części I lub części II Zamówienia?
- b) Czy teren bazy eksploatacyjnej musi być stale ogrodzony ogrodzeniem budowlanym zapewniającym bezpieczeństwo?
- c) 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?
- d) 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 zastoin wody; eliminującą niebezpieczne sytuacje podczas poruszania się po terenie)?
- e) Czy plac postojowo-manewrowy musi być oświetlony w sposób eliminujący miejsca zaciemnione?
- f) Czy plac postojowo-manewrowy musi być wyposażony w powierzchniowe odwodnienie terenu placu postojowo-manewrowego eliminujące zastoiny wody oraz pozwalające na bezpieczne poruszanie się pracowników i pojazdów?
- g) 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)?
- h) Czy Organizacja bazy eksploatacyjnej musi spełniać wszystkie wymagania w zakresie zbierania i unieszkodliwiania smarów,

olejów i innych zużytych lub niewykorzystanych płynów eksploatacyjnych oraz opon?

- i) 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?
- j) Czy Zamawiający wymaga od Wykonawcy dysponowanie generatorem prądotwórczym zapewniającym zasilanie wszystkich autobusów zeroemisyjnych w przypadku awarii sieci energetycznej?
- k) 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 nr 44

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 45

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.

W sytuacji, gdy Zamawiający zawarł z ich właścicielami/zarządcami porozumienia prosimy o udostępnienie tych porozumień lub

informację na jaki okres zostały zawarte te porozumienia oraz jaki jest koszt korzystania z tych przystanków.

Odpowiedź nr 45

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 46

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 potwierdzenie, że w sytuacjach:

- a) Uszkodzenia lakieru podczas montażu/demontażu folii,
- b) Niewłaściwego oczyszczenia powierzchni z kleju po demontażu reklamy,

Zamawiający poniesie koszty związane z naprawą uszkodzeń oraz odstąpi od nakładania kar za pojazd w sytuacji skierowania go do obsługi linii (do momentu usunięcia uchybień).

Odpowiedź nr 46

Zamieszczane treści związane z prowadzonymi kompaniami będzie leżało w gestii podmiotu trzeciego wskazanego przez Zamawiającego. W opisanych sytuacjach związanych z naprawą uszkodzeń Zamawiający udostępni dane takiego podmiotu w celu dochodzenia ewentualnych roszczeń. Zamawiający w takich sytuacji odstąpi od naliczania kar.

Pytanie nr 47

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 nr 47

Zamawiający podtrzymuje zapisy przytoczonego przez Wykonawcę paragrafu.

Pytanie nr 48

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 nr 48

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 49

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 wżkm wynikający z kalkulacji ryzyka braku możliwości wykorzystania pojazdów przez wykonawcę.

Odpowiedź nr 49

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 50

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 nr 50

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 51

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 nr 51

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

Pytanie nr 52

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 nr 52

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 53

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 nr 53

Zamawiający nie określa mechanizmu blokowania okien uchylnych przez kierowcę.

Pytanie nr 54

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 nr 54

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 55

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 nr 55

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

Pytanie nr 56

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 nr 56

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

Pytanie nr 57

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 nr 57

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

Pytanie nr 58

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 nr 58

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

Pytanie nr 59

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 6 do Projektu Umowy – Zasady planowania realizacji usług przewozowych oraz przekazywania danych rozkładowych ust. 9.

Zamawiający w Załączniku 6 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 częstotliwości zmian rozkładów jazdy, orientacyjnej liczby przystanków wymagających uzupełnienia gablot na dzień rozpoczęcia świadczenia usług. W jakiej formie aktualnie Zamawiający przekazuje rozkłady do wywieszenia (w formie papierowej, czy w formie przeznaczonej do wydruku przez Wykonawcę)?

Odpowiedź nr 59

Zamawiający nie jest w stanie określić częstotliwości zmian rozkładów jazdy. W gestii Wykonawcy leży zapoznanie się ze stanem infrastruktury przystankowej objętej zamówieniem poza granicami Wrocławia. Rozkłady do wywieszenia na przystanki będą przekazywane w formie plików PDF do wydruku przez Wykonawcę.

Pytanie nr 60

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 nr 60

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

Pytanie nr 61

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 obejmują 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 10 000 zł mając na uwadze, że zdarzenie takie ma znamiona premedytacji i prowadzi do nieuczciwej konkurencji.

Odpowiedź nr 61

Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 7 pkt 4.7 oraz § 3 ust. 13 umowy.

Pytanie nr 62

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 taboru danego typu.

Odpowiedź nr 62

Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 8.

Pytanie nr 63

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

Prosimy o wyjaśnienie:

- a) Czy Zamawiający poprzez zapis o przechowywaniu zarejestrowanego materiału wideo wraz z dźwiękiem, uważa za przechowywane w przestrzeni dyskowej w rejestratorze montowanym w pojeździe?
- b) Czy przechowywanie na własnych zasobach jest równoważne z rejestracją materiału na dyskach w rejestratorze instalowanym wewnątrz pojazdu?
- c) Czy Zamawiający może określić w jaki sposób powinna odbywać się forma przekazywania materiału wideo?
- d) Czy Zamawiający posiada własne zasoby, aby móc kopiować wybrane zakresy zarejestrowanego obrazu i dźwięku?
- e) Czy Zamawiający dopuszcza pobranie nagrania, które zostanie poddane obróbce anonimizacji poza urządzeniem rejestrującym (rejestrator monitoringu wewnątrz pojazdu) przed przekazaniem takiego nagrania?

Odpowiedź nr 63

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 64

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 pkt 6.4.

Zamawiający określił elementy jednolitego ubioru dla kierowców w postaci: „długich spodni i koszuli (w przypadku kobiet dodatkowo spódnicy do kolan), w chłodne dni dopuszczalna jest marynarka lub sweter”

Prosimy o wyjaśnienie czy:

- a/ spódnica do kolan - w przypadku kobiet jako element dodatkowy należy traktować jako obowiązek Wykonawcy wyposażenie kobiet pracujących na stanowisku kierowcy w spodnie i w spódnice czy też Zamawiający przez ten zapis rozumie możliwość wyposażenie kobiet pracujących jako kierowcy w spodnie lub w spódnice,
- b/ Zamawiający dopuszcza zastąpienie swetra polarem, który coraz powszechniej stosowany jest jako element umundurowania kierowców w komunikacji miejskiej i jest preferowany przez pracowników z uwagi na wygodę i łatwość w utrzymaniu z jednoczesnym zachowaniem wymogów estetycznych.

Odpowiedź nr 64

- a) Zamawiający przez ten zapis rozumie możliwość wyboru ubioru – spódnica lub spodnie
- b) Zamawiający uzna za spełnienie warunku w przypadku zastosowania polaru w jednolitym, niejaskrawym kolorze

Pytanie nr 65

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 3 pkt 14.

Zamawiający określił termin 5 dni na przedłożenie przez Wykonawcę dokumentów i wyjaśnień w przypadku kontroli spełnienia przez Wykonawcę zatrudnienia na podstawie umów o pracę pracowników z określonych Umową grup .

Wnosimy o zmianę powyższego zapisu i określenie tego terminu jako „5 dni roboczych”. Mając na uwadze istotność przedmiotu wyjaśnień oraz występujący okresowo dni wolnych termin 5 dni może okazać się niemożliwy do spełnienia.

Odpowiedź nr 65

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. W przypadku kumulacji dni wolnych Zamawiający na wniosek Wykonawcy rozważy wydłużenie przedmiotowego terminu.

Pytanie nr 66

Pytanie dotyczące Projektu Umowy § 8

Czy Zamawiający dopuszcza, że w przypadku wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w formie gwarancji bankowej lub gwarancji ubezpieczeniowej termin związania gwarancją będzie krótszy niż termin wykonania umowy plus 30 dni a Wykonawca będzie sukcesywnie w trakcie realizacji umowy przedkładał jej przedłużenie w taki sposób by ostatnia termin ważności gwarancji był zgodny § 8 pkt 5.

Zgodnie z prawem bankowym długość okresu na jaki może być wystawiona gwarancja bankowa wynosi 5 lat. W związku z tym w przypadku stosowania zabezpieczenia w formie gwarancji bankowej lub gwarancji ubezpieczeniowej, wystawiające ją instytucje finansowe z reguły wystawiają ją na okres 5 lat od daty wystawienia lub okres krótszy, do jednego roku. Przed upływem tego terminu Wykonawca zobowiązany jest do rozpoczęcia procedury przedłużenia jej na kolejny okres. Procedura ta jest powszechnie stosowana przy długoletnich kontraktach, w których gwarancja należytego wykonania umowy jest kwotą istotną i uzyskanie jej na cały okres umowy jest de facto niemożliwe przez Wykonawcę.

Odpowiedź nr 66

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie nr 67

Pytanie dotyczące Projektu Umowy

Czy Zamawiający dopuszcza wyrażenie zgody na cesję/factoring praw i roszczeń lub przeniesienia obowiązków wynikających z Umowy na rzecz osoby trzeciej.?

Instytucja cesji/ factoringu jest stosowana jak forma zabezpieczenia przez instytucje finansowe w przypadku, np.: leasingu pojazdów.

Odpowiedź nr 67

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 68

Pytanie dotyczące Projektu Umowy §2 Tabor ust. 1

Prosimy o potwierdzenie, że wybór typu pojazdów zastępczych należy wyłącznie do Wykonawcy?

Odpowiedź nr 68

Zamawiający informuje, że wszystkie pojazdy powinny spełniać wymogi opisane w projekcie umowy i załączników.

Pytanie nr 69

Pytanie dotyczące Załącznika nr 1a do Projektu Umowy

Prosimy o doprecyzowanie, jakie dokładnie autobusy, o jakim konkretnie napędzie mogą być wykorzystane i brane pod uwagę jako pojazdy Ce oraz De?

Odpowiedź nr 69

Zamawiający określił ten wymóg w Załączniku nr 1a do projektu umowy.

Pytanie nr 70.

Pytanie dotyczące Załącznika nr 2 do Projektu Umowy pkt 1 ust. 1.2.2.

Prosimy o informację w jaki sposób będzie weryfikowana przez Zamawiającego użytkowa pojemność baterii w autobusie elektrycznym?

Odpowiedź nr 70

Na wniosek Zamawiającego Wykonawca będzie zobowiązany przedstawić aktualny odczyt sprawności baterii z systemu zarządzania bateriami dokonany przez producenta autobusu lub jego autoryzowany serwis. Zamawiający nie przewiduje sprawdzania tego parametru częściej niż co 6 miesięcy.

Pytanie nr 71

Pytanie dotyczące Załącznika nr 2 do Projektu Umowy pkt 1 ust. 1.3.10.

Prosimy o doprecyzowanie jakie konkretnie oparcia lędźwiowe dla pasażerów są wymagane przez Zamawiającego? Czy wystarczająca będzie gąbczasta osłona poręczy poziomej w wyznaczonych przez Zamawiającego miejscach?

Odpowiedź nr 71

Zamawiający nie uzna spełnienia niniejszego wymogu poprzez zastosowanie zaproponowanego rozwiązania.

Pytanie nr 72

Pytanie dotyczące Załącznika nr 2 do Projektu Umowy pkt 1 ust. 1.3.11.

Prosimy o doprecyzowanie w jakiej formie ma to być informacja i gdzie dokładnie ma zostać umieszczona w autobusie?

Odpowiedź nr 72

Szczegółowe kwestie dotyczące formy i miejsca umieszczenia takich informacji zostaną uzgodnione z Wykonawcą po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 73

Pytanie dotyczące Załącznika nr 2 do Projektu Umowy pkt 1 ust. 1.6.2.

Prosimy o doprecyzowanie, czy zgodnie z powyższym zapisem, Zamawiający dopuszcza, aby ogrzewanie w autobusach zeroemisyjnych było zasilane poprzez piec, którego źródłem zasilania jest olej napędowy?

Odpowiedź nr 73

Zamawiający nie określił formy dodatkowego źródła zasilania.

Pytanie nr 74

Pytanie dotyczące Załącznika nr 2 do Projektu Umowy pkt 1 ust. 1.8.8.

Prosimy o doprecyzowanie jakie miejsca Zamawiający uznaje jako miejsca zagrożone pożarem w autobusie? Prosimy o potwierdzenie czy chodzi wyłącznie o komorę silnika, w której ma być zamontowany system gaszenia wraz z systemem detekcji?

Odpowiedź nr 74

Z uwagi na różnorodność napędów dopuszczonych w postępowaniu Zamawiający nie potwierdza, ale wskazuje, że te systemy muszą spełniać wymogi Regulaminu nr 107 EKG ONZ.

Pytanie nr 75

Pytanie dotyczące Projektu Umowy §5 ust. 2

W związku z wydłużonymi terminami dostaw autobusów nowych, przede wszystkich w odniesieniu do pojazdów elektrycznych zwracamy się z uprzejmą o możliwość rozpoczęcia realizacji zadań autobusami elektrycznymi w terminie 18 miesięcy od daty podpisania umowy z Zamawiającym.

Odpowiedź nr 75

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 76

Pytanie dotyczące Załącznika 1 do Umowy i Załącznika A do SWZ.

Zamawiający przedstawił w obu załącznikach parametry zadań, które są przedmiotem zamówienia. Po porównaniu danych między załącznikami zostały stwierdzone rozbieżności w części danych.

Najczęściej różnica kilku kilometrów dla zadania między załącznikami, jednak czasem są to większe wartości np.:

- różnica dla zadania 911-20 w sobotę między załącznikami wynosi 41,7 km – zał. 1 do umowy 405,55 km, gdy w zał. A jest 363,85 km,
- różnica dla zadania 931-02 w dzień roboczy między załącznikami wynosi 25,20 km – zał. 1 do umowy 420,65 km, gdy w zał. A jest 395,45 km).

Sumaryczne roczne różnice dla poszczególnych zadań wynoszą:

- a. Zadanie 1 – 36 068 km w skali roku (2% liczby wzkm zadania),
- b. Zadanie 2 – 13 468 km w skali roku (0,8% liczby wzkm zadania),
- c. Zadanie 3 – 12 601 km w skali roku (0,8% liczby wzkm zadania),
- d. Zadanie 4 – 20 358 km w skali roku (2,3% liczby wzkm zadania)

Prosimy o wyjaśnienie przyczyn niezgodności między załącznikami oraz załączenie zgodnych materiałów. Brak korekty rodzi ryzyko niewłaściwej kalkulacji oferty – wartość możliwego błędu wskazana w zestawieniu różnic.

Odpowiedź nr 76

Zamawiający informuje, że do kalkulacji ceny należy przyjąć dane z Załącznika nr 1. Załącznik A ma na celu przedstawienie przebiegu pracy danej brygady.

Pytanie nr 77

Pytanie dotyczące Załącznika 1 do Umowy oraz Załącznika A do SWZ.

Zamawiający w obu załącznikach podał parametry zadań, które są przedmiotem zamówienia. Po analizie załączonych danych prosimy o wyjaśnienie poniższych niezgodności:

- a. Załącznik A sobotni rozkład dla zadania 147-01 – brak pełnego wydruku (brak informacji o całkowitej liczbie kilometrów, brak informacji o całkowitym czasie pracy oraz jazdy) - prosimy o uzupełnienie danych,
- b. W Załączniku 1 pojawia się dwukrotnie zadanie 904-10 dla dnia roboczego – jeden raz w Zadaniu 1, a drugi raz w Zadaniu 2. Jednocześnie w Załączniku A jest tylko jedno zadanie 904-10. Prosimy o wskazanie której części postępowania dotyczą przedstawione dane,
- c. W Załączniku A dla dnia roboczego znajduje się zadanie 904-12 – brak takiego zadania w Załączniku 1 – prosimy o wyjaśnienie

do której części postępowania należy to zadanie oraz jaki typ taboru powinien je obsługiwać,

- d. W Załączniku A dla soboty występuje zadanie 931-03, zaś zgodnie z Załącznikiem 1 nie jest przewidziana realizacja pracy przewozowej w ramach tego zadania – prosimy o informację w ramach której części zamówienia oraz jakim typem taboru Zamawiający przewiduje realizację tego zadania przewozowego,
- e. W Załączniku A dla niedzieli występuje zadanie 904-07, zaś zgodnie z Załącznikiem 1 tego dnia nie jest przewidziana realizacja tego zadania, choć samo zdanie występuje w dwóch różnych częściach postępowania zależnie od typu dnia – prosimy o informację w ramach której części zamówienia oraz jakim typem taboru Zamawiający przewiduje realizację tego zadania przewozowego.

Odpowiedź nr 77

- a) Zamawiający uzupełnia rozkład dla zadania 147-01 w sobotę.
- b) Zamawiający koryguje omyłkę pisarską, w Zadaniu 2 zamiast 904-10 powinno być 904-12
- c) Zamawiający skorygował omyłkę pisarską w odpowiedzi na punkt b)
- d) Zadanie 931-03 będzie realizowane w Zadaniu 3 typem taboru B
- e) Zamawiający koryguje omyłkę pisarską, w Zadaniu 3 dla niedzieli zamiast 904-02 powinno być 904-07

Pytanie nr 78

Pytanie dotyczące Działu VI SWZ oraz 5 [Terminy] ust. 1 i 2 Projektu Umowy

W związku z sztywnym terminem rozpoczęcia świadczenia usług wyznaczonym przez Zamawiającego, który w przypadku przedłużenia się postępowania może spowodować zbyt krótki czas dla Wykonawcy na przygotowanie się do świadczenia usług oraz w związku ze sztywnym wyznaczeniem okresu trwania umowy, co w przypadku przedłużenia postępowania może spowodować skrócenie

okresu świadczenia usług wnioskujemy, w celu zmniejszenia ryzyka Wykonawcy, o dokonanie zmian w terminie rozpoczęcia świadczenia usług jak i okresie trwania umowy.

Proponujemy zmianę zapisu odpowiednio:

„Termin realizacji przedmiotu umowy: przez kolejne 72 miesiące przypadające po upływie 12 miesięcy od daty zawarcia Umowy”

„1. Umowa zostaje zawarta na okres od daty jej zawarcia do dnia upływu kolejnych 72 miesięcy (przypadających po dacie rozpoczęcia realizacji przewozów zgodnie z ust. 2 poniżej).

2. Wykonawca zobowiązuje się do rozpoczęcia realizacji przewozów na liniach objętych zamówieniem po upływie 12 miesięcy od daty zawarcia Umowy.”

Odpowiedź nr 78

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 2 i nie przychylił do zaproponowanej zmiany z 11 na 12 miesięcy.

Pytanie nr 79

Pytanie dotyczące Działu VIII pkt 4 lit. A) SWZ

W związku z faktem, że zgodnie z zapisem Zamawiający wymaga od Wykonawcy posłużenia się referencjami tylko i wyłącznie dotyczącymi zrealizowanych zamówień, a nie również tych obecnie realizowanych, co jest powszechnie obowiązującą praktyką, w zakresie doświadczenia wnioskujemy o dokonanie zmiany zapisów.

Proponujemy zmianę zapisu na: „Zamawiający stwierdzi, iż Wykonawca spełnił warunek udziału w postępowaniu: a) w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, jeśli wykaże on, że: wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych – wykonuje, w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, co najmniej jedno (1) zamówienie polegające na świadczeniu przez co najmniej 12 kolejnych miesięcy (w ramach jednego kontraktu) usługi transportu zbiorowego w ramach przewozów regularnych (w rozumieniu art. 4 pkt. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o

transporcie drogowym – Dz. U. Z 2022 r. poz. 2201 z późniejszymi zmianami) o łącznej wielkości pracy przewozowej nie mniejszej niż:
dla Zadania 1 – 500 000 wozokilometrów
dla Zadania 2 – 500 000 wozokilometrów
dla Zadania 3 – 500 000 wozokilometrów
dla zadania 4 – 250 000 wozokilometrów”;

Odpowiedź nr 79

Zamawiający doprecyzowuje warunki udziału w postępowaniu określone w Dziale VIII pkt 4 lit. a). Prawidłowe brzmienie warunku udziału: „**w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej**, jeśli wykaże on, że: w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, **wykonał** lub **wykonuje** co najmniej jedno (1) zamówienia polegające na świadczeniu przez co najmniej 12 kolejnych miesięcy (w ramach jednego kontraktu) usługi transportu zbiorowego w ramach przewozów regularnych (w rozumieniu art. 4 pkt. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - Dz. U. z 2022 r. poz. 2201 z późniejszymi zmianami) o łącznej wielkości pracy przewozowej nie mniejszej niż:

dla Zadania 1 500 000 wozokilometrów

dla Zadania 2 500 000 wozokilometrów

dla Zadania 3 500 000 wozokilometrów

dla zadania 4 250 000 wozokilometrów

UWAGA: W przypadku gdy Wykonawca składa ofertę na więcej niż 1 Zadanie, musi wykazać łączną wielkość pracy przewozowej odpowiednią dla liczby zadań na które składa ofertę.”

Pytanie nr 80

Dotyczy Działu XIV pkt 1 SWZ

W związku z małą ilością czasu na uzgodnienia z instytucjami finansowymi, dostawcami pojazdów, systemów informatycznych oraz projektantami/dostawcami infrastruktury m.in. ładowania pojazdów

prosimy o przedłużenie terminu składania ofert do dnia 1 kwietnia 2024 roku.

Odpowiedź nr 80

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 81

Pytanie dotyczące § 2 [Tabor] ust. 3 Projektu Umowy

W celu obniżenia ryzyka Wykonawcy wynikającego z niezależnych od Wykonawcy zmian, które nie są do przewidzenia na etapie postępowania, w zakresie wymagań prawnych prosimy o zmianę zapisu na: „W przypadku zmian w przepisach prawa dotyczących wymagań dla autobusów objętych Umową, Wykonawca zobowiązany jest dostosować tabor do tych wymogów, z uwzględnieniem zdania następnego. Strony ustalą warunki i zakres zmian, o których mowa w zdaniu poprzedzającym poprzez określenie terminów na dostosowanie taboru, zakresu dostosowania oraz wysokości dodatkowego wynagrodzenia Wykonawcy związanego z wykonaniem prac dostosowawczych w drodze zawarcia stosownego aneksu zmieniającego postanowienia Umowy”.

Odpowiedź nr 81

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 82

Pytanie dotyczące § 6 [Umowne prawo odstąpienia i rozwiązania umowy] ust. 5.4 oraz 5.6 Projektu Umowy

W związku z tym, że zapisy z ww. ustępów nadają Zamawiającemu nadmiernie szerokie prawo do odstąpienia od umowy, jednocześnie mają charakter nieprecyzyjny, w zakresie przesłanek, przewidując bardzo krótki lub brak czasu na zajęcie stanowiska przez Wykonawcę wnioskujemy o zmianę zapisu.

Proponujemy zmianę zapisów odpowiednio:

„5.4. Wykonawca bez uzasadnionej przyczyny przerwał w całości lub w części (co najmniej 35% pracy przewozowej zaplanowanej w danym dniu) świadczenie usług przewozowych i nie realizuje ich

pomimo pisemnego wezwania z 3-dniowym terminem do ich podjęcia”;

„5.6. zaistniały jakiekolwiek przesłanki w sposób trwały uniemożliwiające dalszą realizację Umowy zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa z uwagi na okoliczności leżące wyłącznie po stronie Wykonawcy”.

Odpowiedź nr 82

Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy w zakresie modyfikacji § 6 ust. 5.4, natomiast nie przychylił się do modyfikacji § 6 ust. 5.6, gdyż zmiany przepisów prawa mogą dotyczyć działań leżących po stronie Zamawiającego lub mieć na niego wpływ. Narusza to zdaniem Zamawiającego równowagę stron na jego niekorzyść.

Pytanie nr 83

Pytanie dotyczące § 7 [Kary umowne] ust. 2 Projektu Umowy
W związku z krótkim czasem, wyznaczonym przez Zamawiającego, na zajęcie stanowiska przez Wykonawcę wnosimy o dokonanie zmiany zapisu:

„2. Przed ostateczną decyzją o naliczeniu kary przez Zamawiającego Wykonawca o tym fakcie zostanie powiadomiony pisemnie.

Wykonawca ma prawo odwołania się od nałożonej kary w terminie 3 dni roboczych (za dzień roboczy Zamawiający uznaje dni robocze przypadające od poniedziałku do piątku) od otrzymania takiej informacji. Zamawiający rozpatruje odwołanie Wykonawcy w terminie 10 dni roboczych i w tym okresie ma prawo żądania przedstawienia przez Wykonawcę dodatkowych dokumentów, wyjaśnień w zakresie dozwolonym przez obowiązujące prawo.

Powyższe zapisy nie dotyczą naliczania kar z tytułu braku wymagań w zakresie punktualności i jakości usług przewozowych, o których mowa w Załączniku numer 7 (kary procentowe).”

Proponujemy zmianę zapisu na:

„2. Przed ostateczną decyzją o naliczeniu kary przez Zamawiającego Wykonawca o tym fakcie zostanie powiadomiony pisemnie.

Wykonawca ma prawo odwołania się od nałożonej kary w terminie 5

dni roboczych (za dzień roboczy Zamawiający uznaje dni robocze przypadające od poniedziałku do piątku) od otrzymania takiej informacji. Zamawiający rozpatruje odwołanie Wykonawcy w terminie 10 dni roboczych i w tym okresie ma prawo żądania przedstawienia przez Wykonawcę dodatkowych dokumentów, wyjaśnień w zakresie dozwolonym przez obowiązujące prawo.”.

Odpowiedź nr 83

Zamawiający częściowo przychyła się do wniosku Wykonawcy wydłużając termin z 3 do 5 dni roboczych, ale pozostawia w dotychczasowym brzmieniu ostatnie zdanie, gdyż kary procentowe, o których mowa w Załączniku nr 7 odnoszą się do procedury wyjaśnień opisanych w Załączniku nr 4.

Pytanie nr 84

Pytanie dotyczące § 7 [Kary umowne] ust. 14 Projektu Umowy
W związku z nieproporcjonalnie wysoką karą w stosunku do wartości wynagrodzenia podstawowego Wykonawcy z 1 pełny okres rozliczeniowy wnioskujemy o dokonanie zmiany zapisu.

Proponujemy zmianę zapisu na:

„14. Łączna wielkość kar umownych z tytułu niewłaściwej realizacji Umowy nie może przekroczyć w danym okresie rozliczeniowym 10% wartości wynagrodzenia podstawowego za 1 pełny okres rozliczeniowy (suma kar z Załącznika numer 7 i pomniejszenia wynagrodzenia z Załącznika numer 8).”.

Odpowiedź nr 84

Zamawiający przychyła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 85

Pytanie dotyczące Załącznika nr 7 [Zasady naliczania i wielkość kar umownych] do Projektu Umowy

Prosimy o dokonanie zamian poniższych zapisów:

a.

Jest: „W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania postanowień Umowy przez Wykonawcę, Zamawiający ma prawo naliczenia kar umownych. Kary te wynoszą:”

Proponujemy:

„W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania postanowień Umowy przez Wykonawcę, jeżeli nienależyte wykonanie bądź niewykonanie było następstwem okoliczności, za które Wykonawca ponosi odpowiedzialność (por. § 7 ust. 4 Umowy), Zamawiający ma prawo naliczenia kar umownych. Kary te wynoszą:”
Uzasadnienie: Doprecyzowanie, postanowienie, które wprost koresponduje z § 7 ust. 4 Umowy i usuwa ewentualne wątpliwości interpretacyjne – w tym w związku z relacjami regulacji ogólnej i szczególnej.

b.

Jest: 2.2. § 5 ust. 3 pkt. 3.5 – za każdy dzień kalendarzowy opóźnienia od dodatkowego terminu wyznaczonego przez Zamawiającego w okazaniu autobusów spełniających wymagania techniczne bez względu na liczbę usterek i liczbę autobusów niespełniających wymagań;

Proponujemy:

2.2. § 5 ust. 3 pkt. 3.5 – za każdy dzień kalendarzowy opóźnienia od dodatkowego terminu wyznaczonego przez Zamawiającego w okazaniu autobusów spełniających wymagania techniczne bez względu na liczbę usterek i liczbę autobusów niespełniających wymagań;

Uzasadnienie: Ujednolicenie w zakresie kwalifikacji rodzaju uchybienia – w odniesieniu do kwalifikacji „opóźnienia” użytej w pkt. 2.6. („nieuzasadnione opóźnienie”).

Ujednolicenie pojęć służy doprecyzowaniu, że również w tym – analogicznym gatunkowo przypadku – uchybienie w postaci „opóźnienia” odnosi się do „nieuzasadnionego” opóźnienia (por. pkt. 2.6.)

c.

Jest: „2.7. Załącznik numer 10 – za odmowę bądź opóźnienie ponad 10 dni kalendarzowych od wyznaczonego terminu dostarczenia poprawnego zapisu z monitoringu (również w sytuacji niewłaściwego ustawienia kamer) na żądanie Zamawiającego;”

Proponujemy:

„2.7. Załącznik numer 10 – za odmowę bądź nieuzasadnione opóźnienie ponad 10 dni kalendarzowych od wyznaczonego terminu dostarczenia poprawnego zapisu z monitoringu (również w sytuacji niewłaściwego ustawienia kamer) na żądanie Zamawiającego za każdy dzień opóźnienia;”

Uzasadnienie: Ujednolicenie w zakresie kwalifikacji rodzaju uchybienia – w odniesieniu do kwalifikacji „opóźnienia” użytej w pkt. 2.6. („nieuzasadnione opóźnienie”). Ujednolicenie pojęć służy doprecyzowaniu, że również w tym – analogicznym gatunkowo przypadku – uchybienie w postaci „opóźnienia” odnosi się do „nieuzasadnionego” opóźnienia (por. pkt. 2.6.)

Zmiana zakłada uzupełnienie o kwantyfikator, tj. „mnożnik” w oparciu o który kara umowna we wskazanej kwocie (5 000 zł) może zostać naliczona, tj. „za każdy dzień opóźnienia”. Doprecyzowanie eliminuje potencjalne wątpliwości interpretacyjne niedopuszczalne w przypadku obowiązku zastrzegania kary umownej w „określonej sumie” (por. art. 483 § 1 k.c. in fine), zarazem koresponduje z analogicznymi uregulowaniami w obrębie Załącznika nr 7.

Odpowiedź nr 85

- a) Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy
- b) Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy (dodanie zwrotu „nieuzasadnione opóźnienie”)
- c) Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 86

Pytanie dotyczące Załącznika nr 7 [Zasady naliczania i wielkość kar umownych] do Projektu Umowy

Prosimy o dokonanie zamian poniższych zapisów:

d.

Jest: „3.2. § 3 ust. 3 – za każdy przypadek braku podstawienia 1 autobusu w ramach przewozów specjalnych pomimo wcześniejszych uzgodnień z Wykonawcą;”

Proponujemy:

„3.2. § 3 ust. 3 – za każdy przypadek braku podstawienia 1 autobusu w ramach przewozów specjalnych pomimo wcześniejszych uzgodnień z Wykonawcą - kara w odniesieniu do jednego autobusu zostanie naliczona 1 raz w ciągu dnia;”

Uzasadnienie: Zmiana zakłada dookreślenie kwantyfikatora, tj.

„mnożnika” w oparciu o który kara umowna we wskazanej kwocie (2 000 zł) może zostać naliczona, tj. „kara w odniesieniu do jednego autobusu zostanie naliczona 1 raz w ciągu dnia”. Doprecyzowanie eliminuje potencjalne wątpliwości interpretacyjne niedopuszczalne w przypadku obowiązku zastrzegania kary umownej w „określonej sumie” (por. art. 483 § 1 k.c. in fine), zarazem koresponduje z analogicznymi uregulowaniami w obrębie Załącznika nr 7.

e.

Jest: „ 4.5 § 3 ust. 6 pkt. 6.13 - za każdy dzień kalendarzowy, w którym autobus jeździł z niedziałającymi kasownikami elektronicznymi z powodu niesprawnej instalacji, o której mowa w Załączniku numer 13;

Proponujemy:

„4.5 § 3 ust. 6 pkt. 6.13 i pkt. 6.15- za każdy dzień kalendarzowy, w którym autobus jeździł z niedziałającymi kasownikami elektronicznymi: z powodu niesprawnej instalacji, o której mowa w Załączniku numer 13 albo z powodu braku zgłoszenia awarii kasowników elektronicznych lub zgłoszenia awarii do serwisu operatora systemu URBANCARD i do Zamawiającego po wymaganym terminie;”

Uzasadnienie: Zestawienie ze sobą pkt. 4.5. oraz 4.6. ujawnia niedopuszczalną kumulację kary umownej zastrzeżonej za ten sam przypadek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez wykonawcę.

Należy uznać, że zastrzeżenie kary umownej w obu przypadkach sankcjonuje ten sam sposób naruszenia zobowiązania przez wykonawcę, tj. poprzez brak zapewnienia autobusu jeżdżącego z działającymi kasownikami elektronicznymi.

Kwestia tego jaka była przyczyna powyższego, tj. czy kasownik elektroniczny w autobusie nie działał w konsekwencji niesprawnej instalacji, o której mowa w Załączniku numer 13 czy też wskutek braku zgłoszenia awarii kasowników elektronicznych lub zgłoszenia awarii do serwisu operatora systemu URBANCARD i do Zamawiającego po wymaganym terminie – stanowi kwestię wtórną. Nie jest dopuszczalne kumulowanie kary umownej przewidzianej za nienależyte wykonanie zobowiązania z karą umowną za niewykonanie tego samego zobowiązania (wyrok SN z dnia 28 stycznia 2011 r., I CSK 315/10, OSNC-ZD 2011, nr D, poz. 85). Kara umowna może być naliczana tylko jeden raz za jeden przypadek niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania polegającego na tym samym: autobus jeździł z nie działającymi kasownikami elektronicznymi.

Odpowiedź nr 86

d) Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy
e) Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy -kara nie dotyczy tego samego przypadku, Niesprawna (nie działająca) instalacja w pojeździe, której wynikiem jest nie działający kasownik (brak sprzedaży biletów), to nie to samo co niewykonanie czynności zgłoszenia awarii kasowników (brak sprzedaży biletów). Jedynym wspólnym mianownikiem jest brak sprzedaży biletów, czyli brak wpływów do Gminy. Może być wiele przyczyn nie działającej instalacji w pojeździe, za którą odpowiedzialny jest producent lub przewoźnik. Natomiast przyczyną nie działającego kasownika, którego właścicielem jest operator systemu biletowego, może być spowodowana awaria tego właśnie systemu. Jeśli zgłoszenie dotyczące nie działającego kasownika nastąpi w określonym czasie (najpóźniej do 1 godziny) wówczas kara nie zostanie naliczona.

Pytanie nr 87

Pytanie dotyczące Załącznika nr 7 [Zasady naliczania i wielkość kar umownych] do Projektu Umowy

Prosimy o dokonanie zamian poniższych zapisów:

f.

Jest: „4.6 § 3 ust. 6 pkt. 6.15 – za każdy dzień kalendarzowy, w którym autobus jeździł z niesprawnymi kasownikami elektronicznymi z powodu braku zgłoszenia awarii kasowników elektronicznych lub zgłoszenia awarii do serwisu operatora systemu URBANCARD i do Zamawiającego po wymaganym terminie;”

Proponowana zmiana – wykreślenie w związku ze zmianami z lit. e)
g.

Jest: „4.10 Załącznik numer 2 pkt. 1.1-1.3 - za każdy kurs, na którym stwierdzono uchybienie w odniesieniu do jednego autobusu w tym uruchomienia autobusu testowego bez zgody Zamawiającego (§ 2 ust. 12) lub wymiany autobusu podstawowego bez poinformowania Zamawiającego (§ 2 ust. 13);”

Proponujemy:

„4.10 Załącznik numer 2 pkt. 1.1-1.3 - za każdy kurs, na którym stwierdzono uchybienie w odniesieniu do jednego autobusu w tym uruchomienia autobusu testowego bez zgody Zamawiającego (§ 2 ust. 12) lub wymiany autobusu podstawowego bez poinformowania Zamawiającego (§ 2 ust. 13) – kara w odniesieniu do jednego autobusu zostanie naliczona 1 raz w ciągu dnia;”

Uzasadnienie: Zmiana zakłada dookreślenie kwantyfikatora, tj.

„mnożnika” w oparciu o który kara umowna we wskazanej kwocie (2 000 zł) może zostać naliczona, tj. „kara w odniesieniu do jednego autobusu zostanie naliczona 1 raz w ciągu dnia”. Doprecyzowanie eliminuje potencjalne wątpliwości interpretacyjne niedopuszczalne w przypadku obowiązku zastrzegania kary umownej w „określonej sumie” (por. Art. 483 § 1 k.c. in fine), zarazem koresponduje z analogicznymi uregulowaniami w obrębie Załącznika nr 7.

h.

Jest: „4.11 Załącznik numer 2 pkt. 1.4. – za każdy kurs, na którym stwierdzono uchybienie w odniesieniu do jednego autobusu;”

Proponujemy:

„4.11 Załącznik numer 2 pkt. 1.4. - za każdy kurs, na którym stwierdzono uchybienie w odniesieniu do jednego autobusu - kara w odniesieniu do jednego autobusu zostanie naliczona 1 raz w ciągu dnia;”

Uzasadnienie: Zmiana zakłada dookreślenie kwantyfikatora, tj.

„mnożnika” w oparciu o który kara umowna we wskazanej kwocie (2 000 zł) może zostać naliczona, tj. „kara w odniesieniu do jednego autobusu zostanie naliczona 1 raz w ciągu dnia”. Doprecyzowanie eliminuje potencjalne wątpliwości interpretacyjne niedopuszczalne w przypadku obowiązku zastrzegania kary umownej w „określonej sumie” (por. Art. 483 § 1 k.c. in fine), zarazem koresponduje z analogicznymi uregulowaniami w obrębie Załącznika nr 7.

Odpowiedź nr 87

- f) Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy (uzasadnienie odpowiedź nr 86 podpunkt e).
- g) Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy. W intencji zapisu Zamawiającego było naliczanie kary w odniesieniu do jednego kursu a nie jednej kary dla jednego autobusu w ciągu dnia
- h) Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy. Realizacja kursów autobusem nie spełniającym wymogów może doprowadzić do sytuacji, w której osoba o ograniczonej mobilności lub innych ograniczeniach nie będzie mogła skorzystać z takiego kursu.

Pytanie nr 88

Pytanie dotyczące Załącznika nr 7 [Zasady naliczania i wielkość kar umownych] do Projektu Umowy

Prosimy o dokonanie zamian poniższych zapisów:

i.

Jest: „4.12 Załącznik numer 2 pkt. 1.5 - za każdy kurs, na którym stwierdzono uchybienie w odniesieniu do jednego autobusu;”

Proponujemy:

„ 4.12 Załącznik numer 2 pkt. 1.5 – za każdy kurs, na którym stwierdzono uchybienie w odniesieniu do jednego autobusu – kara w odniesieniu do jednego autobusu zostanie naliczona 1 raz w ciągu dnia;”

Uzasadnienie: Zmiana zakłada dookreślenie kwantyfikatora, tj.

„mnożnika” w oparciu o który kara umowna we wskazanej kwocie (2 000 zł) może zostać naliczona, tj. „kara w odniesieniu do jednego autobusu zostanie naliczona 1 raz w ciągu dnia”. Doprecyzowanie eliminuje potencjalne wątpliwości interpretacyjne niedopuszczalne w przypadku obowiązku zastrzegania kary umownej w „określonej sumie” (por. Art. 483 § 1 k.c. in fine), zarazem koresponduje z analogicznymi uregulowaniami w obrębie Załącznika nr 7.

j.

Jest: „5.6 § 3 ust. 6 pkt. 6.18 – za brak lub przekroczenie terminu odpowiedzi na każdą skargę lub reklamację;”

Proponujemy:

„5.6 § 3 ust. 6 pkt. 6.18 – za brak lub nieuzasadnione opóźnienie odpowiedzi na każdą skargę lub reklamację;”

Uzasadnienie: Ujednolicenie w zakresie rodzaju uchybienia, którego istota zawiera się w pojęciu „opóźnienie”. Nieuzasadnione jest użycie w tym miejscu określenia „przekroczenie terminu” jeżeli w istocie stanowi synonim pojęcia znanego w języku prawniczym jako „opóźnienie”. W stosunku do kwalifikacji „opóźnienia” użytej w pkt. 2.6. („nieuzasadnione opóźnienie”) ujednolicenie pojęć powinno obejmować także doprecyzowanie, że również w tym – analogicznym gatunkowo przypadku – pojęcie „przekroczenie terminu” powinno zostać doprecyzowane jako „nieuzasadnione” (por. Pkt. 2.6.)

k.

Jest: „5.12 Załącznik numer 10 – za opóźnienie od 1 do 9 dni kalendarzowych od wyznaczonego terminu dostarczenia poprawnego zapisu z monitoringu (również w sytuacji niewłaściwego ustawienia kamer) na żądanie Zamawiającego – za każdy dzień opóźnienia;”

Proponujemy:

" 5.12 Załącznik numer 10 – za nieuzasadnione opóźnienie od 1 do 9 dni kalendarzowych od wyznaczonego terminu dostarczenia poprawnego zapisu z monitoringu (również w sytuacji niewłaściwego ustawienia kamer) na żądanie Zamawiającego – za każdy dzień opóźnienia;"

Uzasadnienie: Ujednolicenie w zakresie kwalifikacji rodzaju uchybienia – w odniesieniu do kwalifikacji „opóźnienia” użytej w pkt. 2.6. („nieuzasadnione opóźnienie”).

Ujednolicenie pojęć służy doprecyzowaniu, że również w tym – analogicznym gatunkowo przypadku – uchybienie w postaci „opóźnienia” odnosi się do „nieuzasadnionego” opóźnienia (por. pkt. 2.6.).

Odpowiedź nr 88

- i) Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.
Realizacja kursów autobusem nie spełniającym wymogów może doprowadzić do sytuacji gdy osoba o ograniczonej mobilności lub innych ograniczeniach nie będą mogły skorzystać z takiego kursu
- j) Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy
- k) Zamawiający przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 89

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy

Czy Zamawiający wyrazi zgodę, żeby waloryzacja następowała ze skutkiem na okres w którym nastąpiła zmiana cen, kosztów ?

Zasaniem waloryzacji jest zachowanie ekwiwalentności usług. Zatem poprzez waloryzację, Wykonawca ma mieć utrzymane wynagrodzenie na poziomie który będzie pokrywał koszty, a sama waloryzacja będzie w praktyce występować tylko w momencie, kiedy zajdą zmiany na rynku, takie jak zmiana wynagrodzeń, czy też zmiana cen.

Odpowiedź nr 89

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 90

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy

Czy Zamawiający wyrazi zgodę aby waloryzacja była liczona odrębnie dla autobusów o napędzie konwencjonalnym / spalinowym (olej napędowy) jak również dla pojazdów o napędzie elektrycznym ?

Zwracamy uwagę, że udział kosztu energii w stawce dla autobusów elektrycznego, jak również udział paliwa (olej napędowego) w autobusie o napędzie konwencjonalnym/ spalinowym jest diametralnie różny.

Obecne zapisy wymuszają spekulacje po stronie potencjalnych Wykonawców, a sam Zamawiający będzie ponosił ryzyko które nie jest uzasadnione.

Wnioskujemy o zastosowanie odrębnego wzoru waloryzacyjnego dla każdego z rodzajów taboru.

Mając na uwadze wydarzenia z 2022 roku, obie strony, zarówno Zamawiający jak też potencjalny Oferent muszą wykorzystać wiedzę którą już mają. Formuła waloryzacyjna jest szalenie istotna w całym procesie i musi zostać w rozsądny sposób sformułowana, tak aby nie narazić żaden ze stron na niepotrzebne koszty i ryzyka.

Odpowiedź nr 90

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 91

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy

Prosimy o podanie okresu bazowego dla pierwszej waloryzacji dla każdego ze wskaźników.

Zwracamy uwagę, że okres bazowy dla pierwszej waloryzacji musi być okresem znanym (czyli okresem zakończonym przed dniem złożenia oferty).

W innym przypadku, Oferent nie będzie w stanie przygotować oferty.

Okres bazowy oznacza w jakich kosztach jest przygotowana oferta.

Wyłącznie przy podaniu okresu bazowego możemy oczekiwać, że oferty będą mogły być porównywalne. W innym przypadku, należy

oczekiwać, że ilość oferentów którzy będą zainteresowani przetargiem znacznie spadnie (może nawet do zera), a oferty będą miały wkalkulowaną w stawkę premie na ryzyko (w praktyce będą nieporównywalnie droższe).

Odpowiedź nr 91

Zamawiający podtrzymuje zapisy Załącznika nr 9.

Pytanie 92

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy

Prosimy o informację, czy Zamawiający zgodzi się aby waloryzacji podlegała cała stawka, tzn. bez ograniczenia do 0,85%.

Zwracamy uwagę, że na wykonawcy ciąży szereg ryzyk, a waloryzacja całej stawki ma na celu pokrycie kosztów które u wykonawcy występują.

Odpowiedź nr 92

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 93

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy

Prosimy o potwierdzenie czy w przypadku gdy w okresie 6 m-cy (7-12.202X) inflacja wyniesie 10%, a w okresie poprzedzającym inflacja również wyniosła 10% (dla okresu 1-6.202X), to czy inflacja uwzględniona w waloryzacji za omawiany okres 6 m-cy (7-12.202X) która zostanie wzięta pod uwagę do waloryzacji wynosi 0% czy 10% ?

Odpowiedź nr 93

Zamawiający koryguje definicję wskaźnika (W_i) – otrzymuje on brzmienie:

„ w_i - półroczny (skumulowany wskaźnik obliczony na podstawie kolejnych 6-miesięcznych wskaźników) wskaźnik zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem publikowany przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) na stronie: internetowej: <https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne> za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający okres opisany powyżej”

Pytanie nr 94

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy

Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający zgodzi się na usunięcie limitu waloryzacji, który obecnie wynosi +/- 12,5% ?

Zwracamy uwagę, że wahania cen (olej napędowy, energia) czy też koszty wynagrodzeń, inflacja są w ostatnich latach na dużo wyższym poziomie.

Ustalanie sztywnego poziomu waloryzacji na tak niskim poziomie jest nieracjonalne i przenosi ryzyka które nie sposób zabezpieczyć na etapie składania oferty na wykonawcę. Zwracamy uwagę, że okres który jest przedmiotem przetargu to okres 6 lat świadczenia usług.

Odpowiedź nr 94

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 95

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy

Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający wyrazi zgodę aby wskaźnik zmiany wynagrodzeń nie mógł wpływać na obniżenie stawki za wozokilometr.

Zwracam uwagę, że nie sposób sobie wyobrazić, aby wykonawca obniżał wynagrodzenia swoim pracownikom.

Odpowiedź nr 95

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy - przytoczony wskaźnik nie odnosi się do wynagrodzeń dla pracowników a do publikowanego wskaźnika makroekonomicznego, wskaźnik ten jest stosowany we wcześniejszych postępowaniach Zamawiającego.

Pytanie nr 96

Pytanie dotyczące Oferty

Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby w ofertach składanych przez Oferentów była podawana stawka dla każdego typu taboru odrębnie.

Zwracamy uwagę, że obecne zapisy nie mają nic wspólnego ze stawkami jakie faktycznie powinny być ustalone dla każdego z typów pojazdów.

Przy obecnych zapisach będziemy mieli do czynienia ze spekulacją, a same stawki nie będą odzwierciedlały stawki za km która powinna być ustalona dla każdego z typów taboru.

Odpowiedź nr 96

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 97

Pytanie dotyczące Waloryzacji i oferty

Prosimy o potwierdzenie, czy Zamawiający wyrazi zgodę, aby w ofertach składanych przez Oferenta każdy rodzaj taboru miał podaną stawkę indywidualnie bez bazowania na uproszczonym wzorze Zamawiającego oraz aby waloryzacja stawki dla każdego typu taboru odbywała się odrębnie.

Odpowiedź nr 97

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 98

Pytanie dotyczące Załącznika Nr 9 do Projektu Umowy

Prosimy o potwierdzenie czy Zamawiający wyrazi zgodę na zmianę zapisów Załącznika nr 9 na treść podaną w załączniku do pytania . Jednocześnie zwracamy uwagę, że poniższe brzmienie zapisów waloryzacyjnych ma celu zadbanie aby Wykonawca był w stanie świadczyć usługi w okresie 6 lat. Ponadto zaproponowane zapisy mają na celu zachowanie równowagi stron umowy w całym okresie świadczenia usług. Sama waloryzacja następować będzie tylko i wyłącznie jeśli zmianie ulegną ceny świadczonych usług. Zatem Wykonawca nie wzbogaci się na waloryzacji, a jedynie otrzyma „rekompensatę” wyższych kosztów które będzie ponosił.

Odpowiedź nr 98

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 99

Dotyczy: Załącznika nr 2 do Umowy

„zal2_do_projektu_umowy_wymagania_techiczne_boi_pn_83_2023_wtr” pkt. 1.3.7 „Minimalna liczba miejsc siedzących bez podestów (tzw. fotele dla osób o ograniczonej mobilności);

Czy Zamawiający zaakceptuje także w taborze typu D z napędem konwencjonalnym zastosowanie minimum 6 miejsc bez podestów z czego 2 w postaci foteli składanych w tym min. 1 umożliwiające podróż z psem asystującym?

Uzasadnienie:

Proponowane rozwiązanie jest rozwiązaniem niezbędnym do spełnienia wymogów SWZ, ze względu na wymogi dotyczące długości peronów pasażerskich umieszczonych po obu stronach w strefie drugich drzwi.

Odpowiedź nr 99

Zamawiający udzielił odpowiedzi w pytaniu nr 7.

Pytanie nr 100

Zgodnie z § 2 ust. 3 umowy, wykonawca jest zobowiązany dostosować niezwłocznie i na własny koszt tabor w razie zmian w przepisach prawa dotyczących wymagań dla autobusów. Zdaniem wykonawcy przywołane postanowienie przenosi całe ryzyko zmian ustawodawczych na wykonawcę, pomimo tego, że wykonawca nie ma możliwości przewidzenia przyszłych zmian w przepisach prawa i związanych z tym kosztów realizacji zamówienia. W związku z powyższym wnioskujemy o wykreślenie § 2 ust. 3 oraz dodanie do wzoru umowy klauzuli przeglądowej, pozwalającej na zmianę umowy w sprawie zamówienia publicznego (w szczególności w zakresie przedmiotu umowy, sposobu realizacji umowy, terminu oraz wynagrodzenia) w sytuacji zmian w powszechnie obowiązujących przepisach.

Odpowiedź nr 100

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 101

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy zeroemisyjne Ce:

- Średnia prędkość handlowa [km/h]
- Minimalna pojemność magazynów energii [kWh]
- Minimalny zasięg na pojedynczym naładowaniu baterii dla każdego z zadań [km]
- Maksymalny roczny przebieg w km planowany na liniach w poszczególnych zadaniach dla autobusów Ce
- Średnia odległość między przystankami na liniach [m]
- Długość najdłuższego odcinka [km]
- Liczba odcinków dziennie
- Ilość dni pracy w roku

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji zużycia energii oraz odpowiedniego doboru pojemności magazynów energii spełniających wszystkie wymogi SWZ.

Odpowiedź nr 101

Zamawiający informuje, że wszystkie posiadane przez niego dane eksploatacyjne przedstawiają załączone rozkłady jazdy oraz zapisy w projekcie umowy i załącznikach.

Pytanie nr 102

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 co jest przyczyną.

Odpowiedź nr 102

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 103

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 nr 103

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 104

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.4.11. napisał: "Przyciski wewnątrz autobusu powinny zostać umiejscowione w obszarze występowania miejsc przeznaczonych dla osób o ograniczonej mobilności, poruszających się na wózkach inwalidzkich (po obu stronach wyznaczonego miejsca) lub z wózkiem dziecięcym;"

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązania zamontowania przycisków: wózek inwalidzki - 1szt. umieszczony na ścianie po prawej stronie zatoki oraz wózek dziecięcy - 1szt. umieszczony na ścianie po lewej stronie zatoki.

Odpowiedź nr 104

Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 105

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.6.1. napisał:

"W autobusach typu B i C minimalna moc klimatyzacji powinna wynosić: 36kW dla autobusów z napędem diesla i niskoemisyjnych, a w przypadku autobusów zero emisyjnych 24kW;"

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza w autobusach typu B i C minimalną moc klimatyzacji w standardowej wysokości: 33kW.

Odpowiedź nr 105

Zamawiający nie potwierdza.

Pytanie nr 106

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.3.12. napisał:

"W miejscu przeznaczonym dla wózków inwalidzkich powinna znajdować się tzw. „prasownica” wraz z podłokietnikiem oraz pasami umożliwiającymi przypięcie wózka (z obu stron)"

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie, w którym pas umożliwiający przypięcie wózka będzie znajdował się wyłącznie po stronie prasownicy.

Odpowiedź nr 106

Zamawiający nie potwierdza.

Pytanie nr 107

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.5.2. napisał:

- dla typu C/Ce

"Naprzeciw 2 drzwi autobusu od końca 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu [...] oraz po prawej stronie autobusu od początku 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi"

- dla typu D/De

„W pierwszym członie naprzeciw 2 drzwi autobusu od końca 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu [...] i po prawej stronie autobusu od początku 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu oraz w drugim członie naprzeciw 3 drzwi autobusu”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązania:

- dla typu C/Ce

Naprzeciw 2 drzwi autobusu od końca 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu lub foteli umiejscowionych za nadkolem osi I [...] oraz po prawej stronie autobusu od początku 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi lub foteli umiejscowionych za nadkolem osi I"

- dla typu D/De

"W pierwszym członie naprzeciw 2 drzwi autobusu od końca 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu lub foteli umiejscowionych za nadkolem osi I [...] i po prawej stronie autobusu od początku 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu lub foteli umiejscowionych za nadkolem osi I".

Odpowiedź nr 107

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy w zakresie typu C/Ce jednocześnie akceptując zaproponowane rozwiązanie w zakresie typu D/De.

Pytanie nr 108

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.4.7. napisał:

"Drzwi 2, 3 i 4 (w autobusie typu D i De) 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;

Drzwi 2, 3 i 4 (w autobusie typu D i De) 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"

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza rozwiązania, w którym oświetlenie drzwi będzie umieszczone na klapach nad drzwiami, koloru białego, włączane automatycznie w momencie otwierania się drzwi do momentu ich całkowitego otwarcia oraz koloru czerwonego, włączane automatycznie w momencie zamykania się drzwi do momentu ich całkowitego zamknięcia.

Odpowiedź nr 108

Zamawiający nie potwierdza.

Pytanie nr 109

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.4.10. napisał:

„Typ B: Po lewej stronie – na prawym skrzydle – po obu stronach
Typ C/Ce: Po lewej stronie – na prawym skrzydle – po obu stronach
Typ D/De: Po lewej stronie – na prawym skrzydle (w przypadku drzwi otwieranych do środka po obu stronach) – po obu stronach – po obu stronach.”

Prosimy o doprecyzowanie zapisów i potwierdzenie dopuszczenia rozwiązania:

Typ B: Drzwi 1 - Po lewej stronie – na prawym skrzydle ; Drzwi 2 - po obu stronach drzwi; Drzwi 3 - po obu stronach drzwi

Typ C/Ce: Drzwi 1 - Po lewej stronie – na prawym skrzydle ; Drzwi 2 - po obu stronach drzwi; Drzwi 3 - po obu stronach drzwi

Typ D/De: Drzwi 1 - Po lewej stronie – na prawym skrzydle ; Drzwi 2 - po obu stronach drzwi; Drzwi 3- po obu stronach drzwi; Drzwi 4 - po prawej stronie drzwi.

Odpowiedź nr 109

Zamawiający nie potwierdza i nie zmienia zapisów.

Pytanie nr 110

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.7.2. napisał:

"Poręcze powinny być w kolorze żółtym RAL 1021 (dopuszczony jest inny kolor w dolnej ich części ale nie wyżej niż na wysokość miejsc siedzących);"

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza kolor żółty RAL 1023 na poręczach na całej długości.

Odpowiedź nr 110

Zamawiający nie potwierdza i nie zmienia zapisów.

Pytanie nr 111

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.4.8. napisał: "Drzwi 2 i 3 (w autobusie typu D i De) oraz próg (dotyczy wszystkich drzwi) muszą być również oznakowane żółtym pasem odblaskowym wzdłuż wewnętrznej krawędzi płata drzwi;"

Prosimy o rezygnację z wymogu oznakowania drzwi 2 i 3 dla auta typu D/De żółtym pasem odblaskowym wzdłuż wewnętrznej krawędzi płata drzwi i dopuszczenie jedynie oznakowania progu wejściowego poprzez wykładzinę w kolorze żółtym.

Odpowiedź nr 111

Zamawiający nie przychyliła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 112

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.4.10. napisał:

"[...]podświetlane na żółto w przypadku ich aktywacji przez kierowcę, zielono po aktywacji przez pasażera, czerwono podczas zamykania drzwi) – tzw. „ciepły guzik”."

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania:

Przycisk otwierania drzwi podświetlany z kolorem zielonym sygnalizującym aktywację przycisku, czerwonym stałym potwierdzającym wciśnięcie i czerwonym migającym wskazującym stan zamykania drzwi.

Odpowiedź nr 112

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 113

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.4.13. napisał: "Akustyczny sygnał ostrzegawczy nadawany przy wszystkich drzwiach, sygnalizujący proces otwierania i zamykania drzwi (sygnały muszą się od siebie znacząco różnić i trwać przez cały zamykanie drzwi oraz podczas rozpoczęcia procesu ich otwierania"

Prosimy o dopuszczenie akustycznego sygnału ostrzegawczego nadawanego przy wszystkich drzwiach, sygnalizującego proces zamykania drzwi, trwającego przez cały proces zamykania drzwi.

Odpowiedź nr 113

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 114

W załączniku nr 2 do projektu umowy wymagania techniczne, Zamawiający w pkt. 1.7.3. napisał:

"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 (nie dotyczy autobusów wyprodukowanych przed 2024 r.);"

Prosimy o dopuszczenie rozwiązania, w którym kabina kierowcy będzie posiadała drzwi zabudowane w pełni wyłącznie w dolnej części, pozostała część drzwi będzie ze szkła, oraz posiadające przezroczystą szybą zawierającą otwory ułatwiające komunikację kierowcy z pasażerem.

Odpowiedź nr 114

Zamawiający nie określa rodzaju materiału zabudowy drzwi do kabiny kierowcy.

Pytanie nr 115

Zgodnie z § 2 ust. 5 umowy, autobus zastępczy powinien zostać uruchomiony przez wykonawcę w przypadku zdarzenia uniemożliwiającego kontynuowanie jazdy autobusu podstawowego w czasie nie dłuższym niż 14:59 minut, a jeśli interwał wynikający z częstotliwości kursowania jest większy niż 45 minut - w czasie nie dłuższym niż 30 minut od rozkładowej godziny odjazdu z przystanku. Powyższe postanowienie nie wyjaśnia, co zamawiający rozumie przez "uruchomienie autobusu zastępczego", w szczególności czy chodzi tu o samo włączenie pojazdu, skierowanie go na trasę, czy też dotarcie do punktu, z którego autobus zastępczy ma kontynuować przerwany kurs autobusu podstawowego. W szczególności w tym ostatnim przypadku Wykonawca zaznacza, że istnieje bardzo niskie prawdopodobieństwo, że dojazd do miejsca, w którym został przerwany kurs autobusu podstawowego, będzie krótszy niż 14:59 minut. W związku z powyższym Wykonawca wnioskuję, aby przez "uruchomienie pojazdu zastępczego" rozumieć uruchomienie silnika autobusu zastępczego w celu skierowania go na trasę jako autobus zastępczy.

Odpowiedź nr 115

Zamawiający informuję, że nie ma wpływu na wybór lokalizacji zajezdni. Za moment uruchomienia autobusu zastępczego uznaje

pierwszą obsługę przystanku na linii na którą został on skierowany przez Wykonawcę.

Pytanie nr 116

Zgodnie z § 3 ust. 12 umowy, zamawiający ma prawo zamieszczenia na zewnątrz i wewnątrz treści związanych z prowadzonymi przez niego lub podmioty z nim współpracujące kampaniami społecznymi o niekomercyjnym charakterze. Wykonawca wnosi o doprecyzowanie:

- w jaki sposób zamieszczane będą treści (np. plakat, tablet, monitor, naklejana folia itp.),
- kto odpowiada za zamieszczanie powyższych treści i ponosi koszt ich instalacji,
- jaka jest maksymalna powierzchnia (określona np. w m²), na której umieszczane będą treści,
- jaki jest okres trwania planowanych przez Zamawiającego kampanii.
- aby Zamawiający przywrócił pojazdy do stanu poprzedniego po zakończeniu umowy.

Odpowiedź nr 116

Zamawiający nie stosuje obecnie takiego rozwiązania i w związku z powyższym nie jest w stanie doprecyzować takich informacji.

Szczegółowe rozwiązania w tym zakresie zostaną uzgodnione z Wykonawcą po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 117

Pytanie dotyczące Załącznika nr 2 do Projektu Umowy pkt 1 ust 1.2.2 oraz Załącznika 1 do Projektu Umowy.

Zamawiający w Załączniku nr 2 do Projektu Umowy pkt 1 ust 1.2.2 stwierdził, że zapewnienie infrastruktury do ładowania autobusów jest po stronie Wykonawcy, jednocześnie zgodnie z danymi zawartymi w Załączniku nr 1 do Projektu Umowy zawarte są informacje, że przewidywany wymiar pracy przewozowej na dzień rozpoczęcia świadczenia usług może wynosić dla autobusu elektrycznego nawet 354,67 km (Zadanie 3 „brygada” 945-40 w

sobotę), 337,84 km (Zadanie 2 „brygada” 120-42 w niedzielę), czy 336,06 km (Zadanie 3 „brygada” 120-41 w sobotę). Razem z dojazdem i zjazdem do miejsca ładowania oznaczałoby to, że pojazd powinien posiadać zasięg na poziomie około 400 km lub więcej. Zgodnie z informacjami producentów pojazdy elektryczne dysponują realnym zasięgiem na poziomie 250-300 km w zależności od warunków w jakich są eksploatowane. Oznacza to brak możliwości realizacji brygady przy wykorzystaniu jednego pojazdu. Taka sytuacja wiąże się z koniecznością zapewnienia przez Wykonawcę większej liczby pojazdów w celu spełnienia wymogu obsługi danej brygady pojazdem zeroemisyjnym przy jednoczesnym wzroście kosztów eksploatacji – większa liczba kilometrów dojazdowych oraz dodatkowy czas pracy kierowców oraz ich liczba w związku z koniecznością dokonywania podmian pojazdów.

Prosimy o dokonanie korekt z zakresie zadań przeznaczonych dla autobusów elektrycznych i ograniczenie rozkładów jazdy do 250 km tak, aby mogły być realizowane przez jeden pojazd bez konieczności podmian.

Odpowiedź nr 117

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Działając w trybie art. 137 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r., poz. 1605 z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą Pzp”, oraz na skutek udzielonych odpowiedzi na wniesione odwołania, Zamawiający dokonuje następujących modyfikacji:

1. Wykreślenie z Załącznika nr 5 pkt 3.12

2. Załącznik nr 3 pkt 1.3 nowe brzmienie:

„1.3 Herb organizatora i gmin, z którymi organizator zawarł stosowne porozumienie dotyczące uruchomienia linii komunikacyjnych objętych umową.

- **Sposób pozyskania:** herby Wrocławia i gmin Długołęka, Czernica oraz Wisznia Mała Wykonawca pozyska we własnym zakresie;

- **Wymiary:** wielkość herbów (powinny być skalowane proporcjonalnie - bez zniekształceń), ich kolejność oraz układ wymaga uzgodnienia z Zamawiającym i jego akceptacji;
- **Lokalizacja:** herby powinny być umieszczone z każdej zewnętrznej strony autobusu, z przodu - z prawej strony autobusu poniżej szyby czołowej, z tyłu – w prawym górnym rogu autobusu (w przypadku wieżowej zabudowy silnika autobusu dopuszczalne jest ich umieszczenie poniżej numeru taborowego opisanego w pkt. 1.2.), z prawej strony – powyżej szyby bocznej pomiędzy 2 drzwiami a 2-gą osią autobusu (w autobusach przegubowych typu D i De na tej samej wysokości ale pomiędzy mechanizmem przegubowym a 3 drzwiami autobusu), z lewej strony – symetrycznie względem prawej strony;

3. Załącznik nr 2 pkt 1.3.7 nowe brzmienie:

(dla autobusu typu C/Ce)

- Minimum 4 z czego 2 w okolicy 2 drzwi autobusu i 1 umożliwiające podróż z psem asystującym (w przypadku autobusów elektrycznych miejsca mogą być zapewnione w postaci składanych foteli – nie dotyczy miejsca umożliwiającego podróż z psem asystującym)
- (dla autobusu typu D/De)
- Minimum 6 z czego 2 w okolicy 2 drzwi autobusu i 1 umożliwiające podróż z psem asystującym (w przypadku autobusów elektrycznych miejsca mogą być zapewnione w postaci składanych foteli - nie dotyczy miejsca umożliwiającego podróż z psem asystującym)

4. Załącznik nr 2 pkt 1.6.3 nowe brzmienie:

- Minimum 50% okien bocznych na każdej stronie autobusu musi posiadać część uchylną (wymóg ten nie dotyczy szyb bocznych, które nie posiadają elementów uchylnych, okien o szerokości poniżej 80 cm oraz okien w świetle których zastosowano boczne tablice wewnętrzne)

(typ taboru C maxi)

- Uchylne szyby boczne o łącznej powierzchni części otwieranej wszystkich okien co najmniej 7200 cm² (+/- 20%)

(typ taboru D mega):

- Uchyłne szyby boczne o łączne powierzchni części otwieranej wszystkich okien co najmniej 7200 cm² (+/- 20%)w pierwszym członie i co najmniej 3600 cm² (+/- 20%)w drugim członie
5. §1 punkt 3.3 Umowy otrzymuje nowe brzmienie:
 „przejazdów technicznych między przystankami końcowymi i początkowymi w celu realizacji kolejnych kursów, które nie są uwzględnione w obowiązujących rozkładach jazdy (o ile wartość ta nie wzrośnie powyżej 15% wozokilometrów technicznych dziennych wyliczonych na podstawie załącznika nr 1 pkt. 3”
 6. §1 ust. 4 Umowy otrzymuje nowe brzmienie:
 „Przewidywana wielkość pracy przewozowej na trasach podstawowych na dzień rozpoczęcia usług wynosi około 1 787 632 (dla Zadania 1) / 1 690 285 (dla Zadania 2) / 1 611 493 (dla Zadania 3) / 877 584 (dla Zadania 4) wozokilometrów rocznie. Zamawiający ma prawo zamówić w danym roku kalendarzowym pracę przewozową w zmniejszonej wielkości. Zmniejszenie w całym okresie trwania Umowy nie może przekroczyć 10% wozokilometrów łącznie, o których mowa w **ust. 2.1**, przy czym w każdym roku nie więcej niż 10% liczby wozokilometrów przewidywanych do wykonania na dzień zawarcia Umowy w danym roku kalendarzowym jej obowiązywania w każdym przewidzianym w Umowie typie taboru. Powyższe zapisy nie dotyczą pierwszego i ostatniego roku kalendarzowego realizacji przedmiotu Umowy, dla których wielkość pracy przewozowej będzie obliczona proporcjonalnie do liczby miesięcy, w których wykonywana będzie praca przewozowa. Gwarantowana minimalna wielkość pracy przewozowej w całym okresie trwania Umowy nie może być mniejsza niż 90% wielkości wozokilometrów, o której mowa w **ust. 2.1**. W powyższych wielkościach nie są uwzględniane przewozy okresowe, dodatkowe i specjalne. „
 7. §7 punkt 2 Umowy otrzymuje nowe brzmienie
 Przed ostateczną decyzją o naliczeniu kary przez Zamawiającego Wykonawca o tym fakcie zostanie powiadomiony pisemnie. Wykonawca ma prawo odwołania się od nałożonej kary w terminie 5

dni roboczych (za dzień roboczy Zamawiający uznaje dni robocze przypadające od poniedziałku do piątku) od otrzymania takiej informacji. Zamawiający rozpatruje odwołanie Wykonawcy w terminie 10 dni roboczych i w tym okresie ma prawo żądania przedstawienia przez Wykonawcę dodatkowych dokumentów, wyjaśnień w zakresie dozwolonym przez obowiązujące prawo. Powyższe zapisy nie dotyczą naliczania kar z tytułu braku wymagań w zakresie punktualności i jakości usług przewozowych, o których mowa w **Załączniku numer 7** (kary procentowe)

8. W załączniku nr 1 ust. 3 - uzupełnienie brakującego rozkładu dla zadania 147-01 w sobotę.

9. W załączniku nr 1 ust. 2 w tabeli dla Zadania 2 brygady typu C zamiast brygady 904-10 powinno być 904-12

10. W załączniku nr 1 ust. 2 w tabeli dla Zadania 3 brygady typu C zamiast brygady 904-02 powinni być 904-07.

11. §6 ust. 5.4 umowy otrzymuje nowe brzmienie:

„Wykonawca bez uzasadnionej przyczyny przerwał w całości lub w części (co najmniej 35% pracy przewozowej zaplanowanej w danym dniu) świadczenie usług przewozowych i nie realizuje ich pomimo pisemnego wezwania z 3-dniowym terminem do ich podjęcia”

12. §7 ust. 2 umowy otrzymuje nowe brzmienie:

„Przed ostateczną decyzją o naliczeniu kary przez Zamawiającego Wykonawca o tym fakcie zostanie powiadomiony pisemnie. Wykonawca ma prawo odwołania się od nałożonej kary w terminie 5 dni roboczych (za dzień roboczy Zamawiający uznaje dni robocze przypadające od poniedziałku do piątku) od otrzymania takiej informacji. Zamawiający rozpatruje odwołanie Wykonawcy w terminie 10 dni roboczych i w tym okresie ma prawo żądania przedstawienia przez Wykonawcę dodatkowych dokumentów, wyjaśnień w zakresie dozwolonym przez obowiązujące prawo. Powyższe zapisy nie dotyczą naliczania kar z tytułu braku wymagań w zakresie punktualności i jakości usług przewozowych, o których mowa w Załączniku numer 7 (kary procentowe)”

13. §7 ust. 14 umowy otrzymuje nowe brzmienie:

„łączna wielkość kar umownych z tytułu niewłaściwej realizacji Umowy nie może przekroczyć w danym okresie rozliczeniowym 10% wartości wynagrodzenia podstawowego za 1 pełny okres rozliczeniowy (suma kar z Załącznika numer 7 i pomniejszenia wynagrodzenia z Załącznika numer 8)”

14. Pierwsze zdanie w Załączniku nr 7 do umowy otrzymuje nowe brzmienie:

„W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania postanowień Umowy przez Wykonawcę, jeżeli nienależyte wykonanie bądź niewykonanie było następstwem okoliczności, za które Wykonawca ponosi odpowiedzialność (por. § 7 ust. 4 Umowy), Zamawiający ma prawo naliczenia kar umownych. Kary te wynoszą:”

15. § 5 ust. 3 pkt. 3.5 otrzymuje nowe brzmienie:

– za każdy dzień kalendarzowy nieuzasadnionego opóźnienia od dodatkowego terminu wyznaczonego przez Zamawiającego w okazaniu autobusów spełniających wymagania techniczne bez względu na liczbę usterek i liczbę autobusów niespełniających wymagań

16. W załączniku nr 10 ust. 2.7 otrzymuje nowe brzmienie:

„Załącznik numer 10 – za odmowę bądź nieuzasadnione opóźnienie ponad 10 dni kalendarzowych od wyznaczonego terminu dostarczenia poprawnego zapisu z monitoringu (również w sytuacji niewłaściwego ustawienia kamer) na żądanie Zamawiającego za każdy dzień opóźnienia”

17. W załączniku nr 7 ust. 3.2 otrzymuje nowe brzmienie:

„§ 3 ust. 3 – za każdy przypadek braku podstawienia 1 autobusu w ramach przewozów specjalnych pomimo wcześniejszych uzgodnień z Wykonawcą - kara w odniesieniu do jednego autobusu zostanie naliczona 1 raz w ciągu dnia;”

18. W załączniku nr 7 ust. 5.6 otrzymuje nowe brzmienie:

„§ 3 ust. 6 pkt. 6.18 – za brak lub nieuzasadnione opóźnienie odpowiedzi na każdą skargę lub reklamację;”

19. W załączniku nr 7 ust. 5.12 otrzymuje nowe brzmienie:

„Załącznik numer 10 – za nieuzasadnione opóźnienie od 1 do 9 dni kalendarzowych od wyznaczonego terminu dostarczenia poprawnego zapisu z monitoringu (również w sytuacji niewłaściwego ustawienia kamer) na żądanie Zamawiającego – za każdy dzień opóźnienia;”

20.W załączniku nr 9 koryguje się definicję wskaźnika (Wi)– otrzymuje on brzmienie:

„ w_i - półroczny (skumulowany wskaźnik obliczony na podstawie kolejnych 6-miesięcznych wskaźników) wskaźnik zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem publikowany przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) na stronie: internetowej:

<https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne> za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający okres opisany powyżej”

21.W załączniku nr 2 ust. 1.5.3. otrzymuje nowe brzmienie:

„Maksymalna wysokość stopnia wejściowego w każdych drzwiach (liczona dla opon o rozmiarze 22,5 cala)”

22.W załączniku nr 2 ust. 1.5.2. dla typu D/De otrzymuje nowe brzmienie:

„W pierwszym członie naprzeciw 2 drzwi autobusu od końca 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu lub foteli umiejscowionych za nadkolem 1 osi (minimalne wymiary 750 mm szerokości x 2650mm długości liczonej od oparcia na wózek inwalidzki) i po prawej stronie autobusu od początku 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu lub foteli umiejscowionych za nadkolem 1 osi autobusu oraz w drugim członie naprzeciw 3 drzwi autobusu „