



Do Wykonawców

Wrocław, 16.04.2025 r.

WZP-DZ.271.1.13.2025

ZP/PN/10/2025/WTR/2222

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn.:
Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego
organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia oraz
Gmin Miękinia i Kąty Wrocławskie, znak postępowania:
ZP/PN/10/2025/WTR.

Działając w trybie art. 135 ust. 2 oraz art. 137 ust. 2 ustawy Prawo
zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 1320) zwanej dalej
„ustawą Pzp”, Zamawiający udziela wyjaśnień na zadane pytania jak
niżej oraz dokonuje zmian treści dokumentacji zgodnie z poniższymi
odpowiedziami.

Pytanie nr 21

„Pytanie dotyczące SWZ pkt VIII „Warunki udziału w postępowaniu”
ust. 4. b), 2) w kontekście zapisu pkt IX „Wykaz podmiotowych
środków dowodowych” ust. 6. j). :

Prosimy o wyjaśnienie jaka powinna być suma ubezpieczeniowa na
polisie od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej
działalności. Zamawiający w pkt VIII ust. 4.b).2). jako potwierdzenie
spełnienia wymogów w zakresie sytuacji ekonomicznej określił jej

wartość na nie mniejszą niż 1.000.000zł , natomiast w pkt IV. Ust. 6.j). jako potwierdzenie spełnienia warunków udziału w postępowaniu Zamawiający określił jej wartość na nie mniejszą niż 2.000.000zł.”

Odpowiedź na pytanie nr 21

Odpowiedź na to pytanie znajduje się w dokumencie p.n. odp_na_pyt_1-15_z_dnia_18_i_24_marca_wtr_10 z dnia 26.03.2025 r., zamieszczonym przez Zamawiającego na platformie zakupowej SMART i stronie internetowej Zamawiającego: „cyt. Jednocześnie niezależnie od powyższego Zamawiający dokonuje modyfikacji zapisu rozdziału IX pkt 6 ppkt j) Specyfikacji Warunków Zamówienia i nadaje mu brzmienie:

„j) aktualnej polisy ubezpieczeniowej, a w przypadku jej braku inny dokument potwierdzający, że Wykonawca jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności, na kwotę nie mniejszą niż 1.000.000 zł (jeden milion złotych);”

Pytanie nr 22

„Pytanie dotyczące SWZ pkt XI „Wymagania dotyczące wadium”:

W pkt 3 Zamawiający określił poniższe formy wniesienia wadium:

- a) pieniądzu,
- b) gwarancjach ubezpieczeniowych,
- c) poręczeniach udzielanych przez podmiotu, o których mowa w art. 6b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000r. o utworzeniu Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości (Dz.U.z 2020r. poz. 299).

W tekście występuje zapis: „gwarancjach bankowych” lecz jest on włączony w formę wadium w postaci poręczeń i nie jest określony jako jedna z dopuszczalnych form wniesienia wadium.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuszcza gwarancję bankową jako jedną z form wniesienia wadium.”

Odpowiedź na pytanie nr 22

Zamawiający dokonuje modyfikacji zapisu Specyfikacji Warunków Zamówienia rozdziału XI pkt 3 i nadaje mu brzmienie:

- a) pieniądzu,
- b) gwarancjach ubezpieczeniowych,

- c) gwarancjach bankowych,
- d) poręczeniach udzielanych przez podmiotu, o których mowa w art. 6b ust. 5 pkt 2 ustawy z dnia 9 listopada 2000r. o utworzeniu Polskiej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości (Dz.U.z 2020r. poz. 299).

Pytanie nr 23

„Pytanie dotyczące SWZ pkt XVIII „Wymagania dotyczące zabezpieczenia należytego wykonania umowy”:

Przewidziane przez Zamawiającego wniesienie zabezpieczenia należytego wykonania mowy w formie: poręczeń, gwarancji ubezpieczeniowych i gwarancji bankowych są z reguły wydawane na czas określony najczęściej roku kalendarzowego.

Czy Zamawiający dopuszcza przedłożenie przez Wykonawcę zabezpieczenia z takim okresem pod warunkiem przedkładania przedłużenia zabezpieczania na kolejne okresy przed upływem pierwotnego okresu ich ważności.”

Odpowiedź na pytanie nr 23:

Zamawiający modyfikuje treść § 8, ust. 1 i ust 5 projektu umowy, które otrzymują nowe brzmienia:

„ 1.Wykonawca, przed zawarciem Umowy, wniósł skutecznie na rzecz Zamawiającego zabezpieczenie należytego wykonania Umowy (zwane dalej „zabezpieczeniem”) w wysokości 3% wynagrodzenia brutto dla zamówienia, o którym mowa w § 4 ust. 1 to jestzłotych słownie złotych:/100 wpłacone w formie pieniądza/zdeponowane w formie (forma zostanie określona przez Wykonawcę). Zabezpieczenie musi być ważne w terminie określonym w § 5 ust. 1 +30 dni z zastrzeżeniem zapisów w ust. 5.

„5. Wykonawca zobowiązuje się, że w przypadku wniesienia zabezpieczenia w poręczeniach lub gwarancjach bankowych lub ubezpieczeniowych*, poręczenie lub gwarancja bankowa lub ubezpieczeniowa* będzie nieodwołalna, bezwarunkowa, płatna na każde pierwsze żądanie Zamawiającego. Ponieważ okres, na jaki ma zostać wniesione zabezpieczenie, przekracza 5 lat, zabezpieczenie w pieniądzu wnosi się na cały ten okres, a zabezpieczenie w innej

formie wnosi się na okres nie krótszy niż 5 lat, z jednoczesnym zobowiązaniem się wykonawcy do przedłużenia zabezpieczenia lub wniesienia nowego zabezpieczenia na kolejne okresy. W przypadku nieprzedłużenia lub niewniesienia nowego zabezpieczenia najpóźniej na 30 dni przed upływem terminu ważności dotychczasowego zabezpieczenia wniesionego w innej formie niż w pieniądzu, Zamawiający zmienia formę na zabezpieczenie w pieniądzu, przez wypłatę kwoty z dotychczasowego zabezpieczenia. Wypłata, o której mowa w zdaniu poprzedzającym, następuje nie później niż w ostatnim dniu ważności dotychczasowego zabezpieczenia.”

Pytanie nr 24

„Pytanie dotyczące Załącznika nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 1: Zwracamy się z prośbą o podanie prędkości eksploatacyjnych (Ve) na poszczególnych zadaniach opisanych w postępowaniu.”

Odpowiedź na pytanie nr 24

Na podstawie danych zamieszczonych w Załączniku nr 1 Wykonawca może określić prędkości eksploatacyjne we własnym zakresie.

Pytanie nr 25

„Pytanie dotyczące Załącznika nr 1 do SWZ, „Projekt umowy”, § 2 ust. 3:

Zamawiający określił, że:

„W przypadku zmian w przepisach prawa dotyczących wymagań dla autobusów objętych Umową Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie i na własny koszt dostosować tabor do tych wymogów w momencie wejścia ich w życie (w przypadku, gdy łączny koszt dostosowania autobusów przekroczy 5% wartości umowy Strony pisemnie w drodze aneksu uzgodnią formę uregulowania i podział takich kosztów).”

Opisana powyżej sytuacja oraz regulacje przyjęte w obecnym projekcie Umowy mogą wiązać się z poniesieniem przez Wykonawcę wysokich, nieplanowanych oraz nieujętych w stawce za wozokilometr kosztów, które bezpośrednio wpływają na rentowność kontraktu dla Wykonawcy. Oczywiście Wykonawca może w swojej ofercie (stawce za wozokilometr) skalkulować tego typu ryzyko / koszt, ale

spowoduje to, że oferty będą wyższe i będą zawierały koszty, które nie muszą się zrealizować w trakcie trwania Umowy. W związku z tym wnosimy o zmianę wskazanego zapisu, tak aby we wskazanej sytuacji koszty były ponoszone w całości przez Zamawiającego. Poniżej propozycja zapisu:

„W przypadku zmian w przepisach prawa dotyczących wymagań dla autobusów objętych Umową Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie dostosować tabor do tych wymogów w momencie wejścia ich w życie. Koszty poniesione w związku ze wskazanym dostosowaniem zostaną w całości zwrócone Wykonawcy przez Zamawiającego.”

Odpowiedź na pytanie nr 25

Zamawiający zmodyfikował treść § 2 ust. 3 projektu umowy w wyniku rozprawy w KIO w następującym brzmieniu:

„W przypadku zmian w przepisach prawa dotyczących wymagań dla autobusów objętych Umową Wykonawca zobowiązany jest niezwłocznie i na własny koszt dostosować tabor do tych wymogów w momencie wejścia ich w życie (w przypadku, gdy łączny koszt dostosowania autobusów przekroczy 2,75% wartości umowy w pierwszych trzech latach od rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych lub 5% połowy wartości Umowy w kolejnych 3 latach jej trwania Strony pisemnie w drodze aneksu uzgodnią formę uregulowania i podział takich kosztów).”

Pytanie nr 26

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 2 ust. 8:

Zamawiający w § 2 pkt 8 zapisał : „W przypadku braku zgłoszenia autobusu zastępczego i rezerwowego Zamawiający naliczy karę zgodnie z Załącznikiem numer 7”.

Czy w przypadku wystąpienia zbiegu zdarzeń losowych, np.: awarie, kolizje polegające na czasowym wyłączeniu z ruchu kilku pojazdów, których skutkiem będzie brak możliwości zgłoszenia autobusu zastępczego lub rezerwowego Zamawiający naliczy kary umowne opisane w Załączniku nr 7?”

Odpowiedź na pytanie nr 26

Tak Zamawiający naliczy karę umowną, gdyż zgłoszenie i realizacja przewozów autobusami zastępczymi należy do obowiązków Wykonawcy.

Pytanie nr 27

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 2 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 doprecyzowania zapisu: „W razie wątpliwości, co do stanu technicznego autobusu”. Decyzja o wycofaniu autobusu z kursowania powinna być poparta na konkretnych przesłankach w zakresie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu a nie ocenie osoby kontrolującej lub jej wątpliwościach.

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 na pytanie nr 27

Przez zapis „do wybranej stacji kontroli pojazdów” Zamawiający rozumie Stację Kontroli Pojazdów wskazaną przez Zamawiającego. Jednocześnie Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy o doprecyzowanie wskazanego zapisu oraz do propozycji 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

Pytanie nr 28

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 2 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 na pytanie nr 28

Zamawiający informuje, że dokładny zapis § 2 ust. 13 brzmi:

„Powyższe zapisy mogą zostać zastosowane w sytuacji, w której autobus został wprowadzony do ruchu po czasowym wycofaniu trwającym dłużej niż 7 dni roboczych”

co oznacza, że każdy przypadek wprowadzenia autobusu do ruchu po jego czasowym wycofaniu będzie rozpatrywany indywidualnie i na tej podstawie Zamawiający podejmie decyzję czy konieczne jest przeprowadzenie procedury opisanej w przedmiotowym ustępie. W związku z powyższym Zamawiający nie określa szczegółowego zakresu zdarzeń w wyniku których autobus wycofany z ruchu będzie musiał przechodzić tą procedurę

Pytanie nr 29

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 3 ust. 6.1.:

Prosimy o wyjaśnienie zapisu: „Zamawiający ma prawo żądania od Wykonawcy przedstawienia w wyznaczonym terminie certyfikatu znajomości języka polskiego wydanego przez Państwową Komisję do spraw Poświadczenia Znajomości Języka Polskiego jako Obcego”

Czy każda osoba nie posiadająca obywatelstwa polskiego lub będąca obywatelem polskim na stałe mieszkającym za granicą, w momencie zatrudnienia powinna legitymować się certyfikatem znajomości języka polskiego wydanego przez Państwową Komisję do spraw Poświadczenia Znajomości Języka Polskiego jako Obcego?”

Odpowiedź na pytanie nr 29

Tak, Zamawiający potwierdza.

Pytanie nr 30

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 3 ust. 6.2.:

Zamawiający w §3 projektu umowy w ust. 6 Zobowiązuje Wykonawcę do zapewnienia przez cały okres funkcjonowania linii służb nadzoru ruchu dysponującej minimum 1 samochodem osobowym. Prosimy o doprecyzowanie wymagań ilości osób zatrudnionych do wykonywania zadań nadzoru ruchu.”

Odpowiedź na pytanie nr 30

Zamawiający nie precyzuje liczby osób zatrudnionych do wykonywania zadań nadzoru ruchu pozostawiając tą kwestię do decyzji Wykonawcy.

Pytanie nr 31

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projektu Umowy”, § 3 ust. 6.3.:

Wnosimy o zmianę zapisu § 3 ust. 6.3 przewidującego konieczność umieszczania w widocznym dla pasażera miejscu identyfikatora kierowcy poprzez wykreślenie zapisu : „ze zdjęciem”.

Wizerunek pracownika zgodnie z art. 23 i 24 kodeksu cywilnego jest dobrem osobistym każdego człowieka i podlega ochronie danych osobowych a jego ekspozycja w miejscu publicznym (autobusie) narusza to prawo. Pracodawca nie ma prawa wymagać od pracownika wyrażenia zgody na ekspozycje zdjęcia. Tego typu ekspozycje nie służą zwiększeniu bezpieczeństwa lub komfortu jazdy pasażerów. Mogą natomiast stwarzać poczucie zagrożenia dla kierowcy.

Naszym zdaniem wystarczające jest umieszczenie identyfikatora z numerem służbowym kierowcy i nazwą przewoźnika. ”

Odpowiedź na pytanie nr 31

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy. Identyfikator ze zdjęciem pozwala na jednoznaczne określenie tożsamości kierowcy.

Pytanie nr 32

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 3 ust. 6.2.5.:

Zamawiający określił: „W przypadku zlecenia takiego obowiązku przez Zamawiającego służby Wykonawcy zobowiązane są także w określonych przypadkach do kontaktu z Centrum Zarządzania Kryzysowego Urzędu Miejskiego Wrocławia oraz służbami Centrali i Nadzoru Ruchu MPK Wrocław Sp. z o.o., w szczególności dotyczy to przypadków pilnego holowania unieruchomionych autobusów blokujących możliwość przejazdu (odholowania przez MPK do najbliższej zatoczki autobusowej w celu odblokowania przejazdu) szczegóły dotyczące takiej współpracy określone zostaną pisemnie przez Zamawiającego”;

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

Odpowiedź na pytanie nr 32

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy zwracając jednocześnie uwagę na fakt, że skorzystanie z usług MPK Sp. z o.o. powinno mieć charakter wyjątkowy i wyłącznie w sytuacji pilnej, gdyż w pierwszej kolejności odblokowanie przejazdu powinno nastąpić w wyniku działań Wykonawcy.

Pytanie nr 33

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 3 ust. 7.:

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

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

Odpowiedź na pytanie nr 33

Zamawiający nie może udzielić odpowiedzi na przedmiotowe pytanie, gdyż Wykonawca w swoim pytaniu nie sprecyzował co rozumie pod określeniem „brygadówek”

Pytanie nr 34

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 3 ust. 10.:

Zamawiający określił, że: „Przed rozpoczęciem świadczenia usług przewozowych i w ich trakcie, w razie zaistnienia takiej konieczności, Wykonawca zobowiązany jest do uzgodnienia zasad korzystania z przystanków z ich właścicielami (zarządcami) na terenie Wrocławia oraz Gmin Miękinia i Kąty Wrocławskie zgodnie art. 25 ust. 3 pkt 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w tym poniesienia wszelkich kosztów z tym związanych”.

Prosimy o wyjaśnienie jakie rozwiązanie przewiduje Zamawiający w sytuacji, gdy Wykonawca nie uzyska zgody na korzystanie z przystanku lub dworca na linii przewidzianej przez Zamawiającego.? Ponadto prosimy o wskazanie podstawy prawnej, która obliguje do uzgodnień dla zlecanej linii komunikacyjnej Wykonawcę, a nie organizatora przewozów.”

Odpowiedź na pytanie nr 34

Zamawiający nie przewiduje sytuacji braku uzgodnienia na korzystanie z przystanku lub dworca na trasach linii ujętych w przedmiotowym postępowaniu, gdyż kwestia ich udostępnienia zapisana jest w porozumieniach międzygminnych zawartych z Gminami na obszarze których kursują te linie. Podstawą prawną, która obliguje Wykonawcę do uzgodnień na korzystanie z przystanków lub dworców jest art. 25 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym na podstawie której w umowie można wskazać Stronę, która powinna realizować ten obowiązek.

Pytanie nr 35

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 3 ust. 14.:

Prosimy o wyjaśnienie:

- 1) Czy w związku z procedurą opisaną § 3 ust 14 „Zamawiający uprawniony jest w szczególności do żądania: 14.1 dokumentacji w zakresie potwierdzenia spełniania ww. wymogów i dokonywania ich oceny, przez którą rozumie się w szczególności(...)” Zamawiający może przedstawić wzór Umowy powierzenia przetwarzania danych osobowych?
- 2) W jakim celu Wykonawca ma tworzyć oświadczenia wskazane w pkt 14.1.1 oraz 14.1.2, jeżeli w pkt 14.1.3 Zamawiający wymaga przedstawienia poświadczonej za zgodność z oryginałem kopii umowy o pracę zatrudnionego pracownika?”

Odpowiedź na pytanie nr 35

- 1) Zamawiający w zapisach § 3 ust. 14 projektu umowy nie wymaga umowy powierzenia przetwarzania danych osobowych, a zatem nie przedstawia takiej umowy.
- 2) Zgodnie z zapisami § 3 ust. 14 projektu umowy Zamawiający uprawniony jest do wykonywania czynności kontrolnych wobec Wykonawcy, odnośnie spełniania przez niego wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących czynności związane z kierowaniem pojazdami i w związku z powyższym ma prawo żądać wszelkiej dokumentacji związanej z tym przedmiotem i opisanej w projekcie umowy.

Pytanie nr 36

„Pytanie dotyczące Załącznika nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, §3 ust. 14 pkt 14.2.:

Zwracamy się pytaniem, czy Zamawiający wyrazi zgodę na:

- 1) wydłużenie terminu na przedstawienie dokumentów i wyjaśnień w zakresie spełniania wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących czynności wskazane w ust. 13 projektu Umowy do 10 dni kalendarzowych – otwarty katalog dokumentów i wyjaśnień, o które może prosić Zamawiający sprawia, że ich zakres nie jest z góry znany Wykonawcy. W celu zapewnienia odpowiedniego czasu na przygotowanie i dostarczenie kompletnych

dokumentów oraz wyjaśnień, wnosimy o wydłużenie terminu na ich przedłożenie Zamawiającemu do 10 dni kalendarzowych,

2) usunięcie uprawnienia Zamawiającego do odstąpienia od umowy w przypadku nieprzedstawienia dokumentów, o których mowa w pkt. 14.1 w terminie – takie uprawnienie jest zbyt daleko idące, szczególnie w sytuacji, gdy Wykonawca dostarczy wymagane dokumenty z opóźnieniem, które to dokumenty będą potwierdzać spełnienie wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wskazanych w ust. 13. Podkreślenia wymaga, że zgodnie §6 ust. 1 pkt 1.1 projektu Umowy, Zamawiający jest uprawniony do odstąpienia od Umowy w sytuacji uporczywego naruszania przez Wykonawcę warunków określonych w §3.

W związku z powyższym wnosimy o zmianę §3 ust. 14 pkt 14.2.Załącznika nr 1 do SWZ (Projekt Umowy) poprzez nadanie mu następującej treści:

„Dokumenty oraz wyjaśnienia, o których mowa powyżej Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć w terminie wskazanym przez Zamawiającego, nie dłuższym jednak niż 10 dni kalendarzowych. Jeżeli przedstawione dokumenty lub wyjaśnienia potwierdzają brak wymaganego zawarcia umowy o pracę z osobą wymienioną w ust. 13, Zamawiający jest uprawniony do naliczenia kary umownej.”

Odpowiedź na pytanie nr 36

Zamawiający częściowo przychyła się do prośby Wykonawcy i modyfikuje treść zapisu poniżej §3 ust. 14 pkt 14.2.Załącznika nr 1 do SWZ (Projekt Umowy)poprzez nadanie mu następującej treści:

„Dokumenty oraz wyjaśnienia, o których mowa powyżej Wykonawca zobowiązany jest przedłożyć w terminie wskazanym przez Zamawiającego, nie dłuższym jednak niż 10 dni kalendarzowych. Jeżeli Wykonawca nie przedstawi dokumentów, o których mowa powyżej, w tym terminie albo jeżeli przedstawione dokumenty lub wyjaśnienia potwierdzają brak wymaganego zawarcia umowy o pracę z osobą wymienioną w **ust. 13**, Zamawiający jest uprawniony do naliczenia Wykonawcy kary umownej i odstąpienia od Umowy.

Pytanie nr 37

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 3 ust. 15.:

Prosimy o wskazanie przykładowej nazwy strony internetowej oraz konta na portalu społecznościowym, która nie będzie zawierać nazwy Wykonawcy a jednocześnie będzie wskazywać na rodzaj i zakres informacji, które będą na niej publikowane.

Prosimy o informację czy:

- 1) Zamawiający dopuszcza możliwość zamieszczenia linku do strony internetowej Wykonawcy?
- 2) Zamawiający dopuszcza możliwość umieszczania na stronie internetowej banerów/reklam z ofertą pracy Wykonawcy?
- 3) Zamawiający ma ustalone procedury w jaki sposób będą uzgadniane lub akceptowane przez Zamawiającego treści dotyczące zakłóceń w funkcjonowaniu linii objętych zamówieniem?”

Odpowiedź na pytanie nr 37

Zamawiający nie jest zobowiązany do wskazywania przykładowej nazwy strony internetowej oraz konta na portalu społecznościowym, która nie będzie zawierać nazwy Wykonawcy a jednocześnie będzie wskazywać na rodzaj i zakres informacji, które będą na niej publikowane

- 1) Zamawiający potwierdza, że dopuszcza możliwość zamieszczenia linku do strony internetowej Wykonawcy
- 2) Zamawiający nie dopuszcza możliwości umieszczania bezpośrednio na stronie internetowej dedykowanej dla realizacji przedmiotowej umowy banerów/reklam z ofertą pracy Wykonawcy
- 3) Zakres i forma publikacji treści dotyczących zakłóceń w funkcjonowaniu linii objętych zamówieniem będzie uzgodniona z Wykonawcą.

Pytanie nr 38

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 5 ust. 3.3.:

Wnosimy o zmianę zapisu ust.3.3 na:

„Po przedłożeniu przez Wykonawcę listy autobusów, o których mowa w ust. 3 pkt 3.1 Zamawiający nie później niż 24 dni kalendarzowe przed terminem określonym w ust. 2 zastrzega sobie prawo żądania od Wykonawcy w uzgodnionym terminie, ale nie później niż 18 dni kalendarzowych przed terminem określonym w ust. 2 okazania po jednym autobusie z każdego typu, którymi rozpocznie świadczenie usługi i spełniających wszystkie wymagania, o których mowa w Załącznikach numer 2 i 3. Zamawiający może także żądać przeprowadzenia jazdy próbnej tymi autobusami po trasie wybranej linii w celu sprawdzenia poprawnego działania wszystkich wymaganych w Umowie systemów opisanych w Załącznikach numer 5, 10 i 11, poprawności montażu i podłączenia instalacji do kasowników elektronicznych zgodnie z Załącznikiem numer 13 oraz oznakowania autobusu;”

Biorąc pod uwagę okres wymagany na produkcję autobusów i termin rozpoczęcia kontraktu tj. 12 miesięcy od daty podpisania umowy oczywistym jest , że prace w zakresie przygotowania taboru autobusowego będą bardzo intensywne szczególnie w okresie przed uruchomieniem kontraktu. Określony przez Zamawiającego termin 18 dni przed rozpoczęciem kontraktu na sprawdzenie „wszystkich bądź wybranych” autobusów może okazać się nierealny.

W związku z tym proponujemy przyjęcia rozwiązania stosowanego w innych kontraktach i sprawdzenia przez Zamawiającego po jednym autobusie z każdego typu czy spełniają one wymagania określone w Załączniku nr 2 i 3. Wg tych samych standardów co autobusy wzorcowe zostaną przygotowane pozostałe autobusy każdego typu ale zapewni Wykonawcy dodatkowy czas na pracę przygotowawczą a jednocześnie zagwarantuje Zamawiającemu pewność utrzymania wymaganego standardu przygotowania pozostałych autobusów.”

Odpowiedź na pytanie nr 38

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 39

„Pytanie dotyczące Załącznika nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 7 ust. 9 i ust. 10.:

Zamawiający w §7 Umowy ust. 9 i 10 definiuje obiektywne, niezależne od Wykonawcy okoliczności oraz siłę wyższą.

Prosimy o potwierdzenie, że w katalogu tych zdarzeń mieści się pożar pojazdu/pojazdów na mieście lub bazie, który spowoduje tymczasowy brak wystarczającej liczby pojazdów do realizacji zadań przewozowych zleconych przez Zamawiającego.”

Odpowiedź na pytanie nr 39

Zamawiający nie może potwierdzić, gdyż pożar pojazdów może także wynikać z sytuacji na które Wykonawca mógł mieć wpływ.

Pytanie nr 40

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, § 9 ust. 3:

Wykonawca zobowiązuje się przedstawiać w kolejnych latach obowiązywania Umowy (lub obowiązywania polis) dowody ubezpieczeń zapewniające ich ciągłość.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający wymaga, każdorazowo, dostarczania aktualnych polis obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych, które są odnawiane co roku.”

Odpowiedź na pytanie nr 40

Zamawiający wymaga, każdorazowo, w kolejnych latach trwania umowy dostarczania aktualnych polis obowiązkowego ubezpieczenia OC posiadaczy pojazdów mechanicznych tylko w przypadku gdy umowa ubezpieczenia zawarta jest na okres krótszy niż okres obowiązywania Umowy w celu zachowania ich ciągłości.

Pytanie nr 41

Pytanie dotyczące Załącznika nr 1 do SWZ „Projekt umowy”, § 14:

Prawo opcji opisane we wskazanym dokumencie naszej ocenie rodzi szereg problemów i niejasności dla Wykonawcy. Pełna realizacja opcji wiąże się z uruchomieniem 4 dodatkowych autobusów oraz realizacją ok. 1,1 mln dodatkowych kilometrów płatnych. Dodatkowo

Zamawiający wskazuje, że ma prawo do częściowej realizacji opcji, lub całkowitego jej niewykorzystania.

Dla Wykonawcy oznacza to, że na etapie kalkulowania oferty nie może przyjąć dodatkowych 1,1 mln km płatnych, ponieważ nie są one w żaden sposób gwarantowane.

Ponadto problematyczny jest zapis, w którym Zamawiający wskazuje, iż o każdorazowym zamiarze skorzystania z opcji poinformuje Wykonawcę z minimum 90-dniowym wyprzedzeniem. Biorąc pod uwagę fakt, że autobusy do realizacji opcji muszą być fabrycznie nowe powoduje, że Wykonawca nie ma szans pozyskać autobusów dopiero w momencie, gdy Zamawiający poinformuje go o zamiarze realizacji opcji. W naszej ocenie Wykonawca jest zmuszony do zakupu 4 dodatkowych autobusów, które będą w jego posiadaniu od pierwszego dnia realizacji Umowy i będą oczekiwać na moment realizacji opcji. Czy Zamawiający zgadza się z powyższą interpretacją konsekwencji zapisów dotyczących opcji?"

Odpowiedź na pytanie nr 41

Zamawiający podtrzymuje swoje stanowisko jednocześnie informując, że treści dotyczące opcji zostały zmodyfikowane w odpowiedzi na pytanie nr 14

Pytanie nr 42

„Pytanie dotyczące Załącznika nr 1 do SWZ „Projekt umowy”, § 14, pkt. 8.:

Zamawiający określa, że: „Skorzystanie przez Zamawiającego z opcji nie powoduje zwiększenia wielkości minimalnej liczby wozokilometrów określonej w § 1 ust. 2.1.”

Czy powyższe sformułowanie jest prawidłowe? Wozokilometry określone w § 1 ust. 2.1. to są kilometry minimalne, jakie Wykonawca zrealizuje na przewozach podstawowych? Nie są to więc kilometry maksymalne?"

Odpowiedź na pytanie nr 42

Treść zapisów § 1 ust. 2.1 projektu umowy została zmodyfikowana w odpowiedzi na pytanie nr 14.

Pytanie nr 43

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznika nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 1.2.2.:

W jakim sposób Zamawiający zamierza weryfikować określoną w dokumentacji użytkową pojemność baterii?”

Odpowiedź na pytanie nr 43

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 44

„Pytanie dotyczące Załącznika nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznika nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 1.3.1.:

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

Odpowiedź na pytanie nr 44

Zamawiający nie przychyliła się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 45

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznika Nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 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 na pytanie nr 45

Zamawiający nie uzna spełnienia niniejszego wymogu poprzez zastosowanie zaproponowanego rozwiązania

Pytanie nr 46

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznika nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 1.3.11:

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

Odpowiedź na pytanie nr 46

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

Pytanie nr 47

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznika Nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 1.4.14.:

Zamawiający wskazuje na konieczność „wyposażenia autobusów w włączaną/wyłączaną przez kierowcę funkcję „AUTO” czyli funkcję automatycznego zamykania drzwi po upływie określonego czasu w przypadku braku wykrycia osób znajdujących się w obszarze drzwi...” i wskazuje, że „...dokładny czas zostanie określony przez Zamawiającego podczas odbioru autobusu „wzorcowego...”

Prosimy zatem o uszczegółowienie czy ta funkcja może działać w ramach aktywacji tzw. ciepłego guzika u kierowcy?

Prosimy o określenie dokładnego czasu, po którym mają się zamykać drzwi w momencie niewykrycia pasażera w obszarze drzwi.

Powyższy wniosek motywujemy faktem, iż takie ustawienia programuje się na etapie produkcji pojazdu, w późniejszym okresie, konieczność zaprogramowania takich ustawień będzie bardzo uciążliwa.”

Odpowiedź na pytanie nr 47

Zamawiający potwierdza, że funkcja automatycznego zamykania drzwi po upływie określonego czasu w przypadku braku wykrycia osób znajdujących się w obszarze drzwi może działać w ramach aktywacji tzw. ciepłego guzika u kierowcy.

Zamawiający modyfikuje treść pkt 1.4.14 tiret, który otrzymuje nowe brzmienie:

„Każde drzwi wyposażone w włączaną/wyłączaną przez kierowcę funkcję „AUTO” czyli funkcję automatycznego zamykania drzwi po upływie określonego czasu w przypadku braku wykrycia osób znajdujących się w obszarze drzwi (dokładny czas zostanie określony przez Zamawiającego po podpisaniu umowy na etapie produkcji autobusu) z możliwością zamknięcia drzwi przez kierowcę pomimo wykrycia obiektu w świetle drzwi (nie dotyczy autobusów zastępczych)

Pytanie nr 48

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznika Nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 1.5.3.:

Zamawiający w dokumentacji wskazuje, że maksymalna wysokość stopnia wejściowego w każdych drzwiach (liczona dla opon o rozmiarze 22,5 cala) ma być potwierdzona homologacją w dodatku na dzień składania oferty.

Prosimy o wykreślenie konieczności potwierdzenia takiej konfiguracji w dokumentach homologacji.

Powyższy wniosek motywujemy faktem, iż dokumentacja homologacyjna nie zawiera takich danych jak wysokość stopnia wejściowego, tym bardziej przy ściśle określonym rozmiarze opon zastosowanych w autobusie.”

Odpowiedź na pytanie nr 48

Według wiedzy Zamawiającego dokumentacja homologacyjna pojazdu zawiera między innymi dane dotyczące wysokości progu wejściowego w drzwiach autobusu. Mając powyższe na uwadze Zamawiający będzie wymagał przedłożenia rysunku technicznego stanowiącego wyciąg z homologacji, potwierdzającego wysokość progu wejściowego. Dokument ten musi być wystawiony przez certyfikowaną jednostkę badawczą uprawnioną do wydawania opinii homologacyjnych. W przypadku braku przedstawienia powyższego potwierdzenia lub wątpliwości co do poprawności przedstawionych danych Zamawiający uzna przedstawiony dowód za

niewystarczający. Jednocześnie Zamawiający modyfikuje treść zapisu Załącznika nr 2 pkt.1.5.3, którzy otrzymuje brzmienie:
„Maksymalna wysokość stopnia wejściowego w każdych drzwiach (liczona dla opon o rozmiarze 22,5 cala) potwierdzona homologacją (rysunkiem technicznym stanowiącym wyciąg z homologacji, potwierdzającym wysokość progu wejściowego wystawionym przez certyfikowaną jednostkę badawczą uprawnioną do wydawania opinii homologacyjnych) na dzień składania oferty”.

Pytanie nr 49

„Pytanie dotyczące Załącznika nr 1 do SWZ 'Projekt Umowy', Załącznik Nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 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 na pytanie nr 49

Zamawiający nie określił formy dodatkowego źródła zasilania

Pytanie nr 50

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 1.6.3.:

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

Odpowiedź na pytanie nr 50

Zamawiający nie określa mechanizmu blokowania okien uchylnych przez kierowcę

Pytanie nr 51

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 1.7.3.:

Zwracamy się z pytaniem, czy Zamawiający dysponuje własną infrastrukturą sieci radiowej (abonament operatora sieci),

przeznaczoną na potrzeby komunikacji radiowej krótkofalowej dla pojazdów oraz czy istnieje możliwość udostępnienia odpowiedniego pasma radiowego na potrzeby komunikacji pomiędzy Kierowcą a Operatorem przez Zamawiającego w momencie wyposażenia pojazdów przez Wykonawcę w odpowiednie urządzenia?”

Odpowiedź na pytanie nr 51

Zamawiający nie dysponuje własną infrastrukturą sieci radiowej), przeznaczoną na potrzeby komunikacji radiowej krótkofalowej dla pojazdów oraz nie ma możliwości udostępnienia odpowiedniego pasma radiowego na potrzeby komunikacji pomiędzy Kierowcą a Operatorem przez Zamawiającego w momencie wyposażenia pojazdów przez Wykonawcę w odpowiednie urządzenia.

Pytanie nr 52

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 1.8.3.:

„Alko-blokada” – sprawdzenie trzeźwości kierowcy przed możliwością włączenia zapłonu”. Czy Zamawiający wymaga raportowania stanu przeprowadzonej kontroli w formie online z informacją przesyłaną na serwer, czy niniejszy zapis dotyczy jedynie lokalnego uniemożliwienia uruchomienia pojazdu w przypadku pozytywnego wyniku testu?”

Odpowiedź na pytanie nr 52

Zamawiający nie wymaga raportowania stanu przeprowadzonej kontroli w formie online z informacją przesyłaną na serwer i potwierdza, że jedynie wymaga lokalnego uniemożliwienia uruchomienia pojazdu w przypadku pozytywnego wyniku testu.

Pytanie nr 53

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 2 do Umowy – Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia, pkt 1.8.8.

Prosimy o doprecyzowanie jakie miejsca Zamawiający uznaje za zagrożone pożarem w autobusie zarówno z napędem diesla jak i zeroemisyjnym? Prosimy o potwierdzenie czy chodzi wyłącznie o

komorę silnika, w której ma być zamontowany system gaszenia wraz z systemem detekcji?”

Odpowiedź na pytanie nr 53

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 54

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 3 do Umowy – Oznaczenia zewnętrzne, pkt 3 ust. 3.2.2.:

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

Odpowiedź na pytanie nr 54

Zamawiający nie będzie partycypować w kosztach generowania nowych zapowiedzi głosowych

Pytanie nr 55

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 3 do Umowy – Oznaczenia zewnętrzne, pkt 3 ust. 3.2.2.: Wnosimy o opis procedury przygotowywania zapowiedzi głosowych, wraz z informacją czy zostaną dopuszczone zapowiedzi generowane przez syntezytor mowy? Bazując na doświadczeniu Wykonawcy, zapowiedzi powinny być znormalizowane pod kątem wzmocnienia głośności jak i również ewentualnego lektora nagrywanych plików audio. „

Odpowiedź na pytanie nr 55

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

Pytanie nr 56

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 4 do Umowy - Wymagania dotyczące kontroli punktualności i jakości usług przewozowych oraz zasady ich kontroli, pkt 2 ust. 2.6.5.:

Zamawiający w załączniku 4 do Umowy pkt. 2.6.5. określa, że: „odjazd zrealizowany powyżej 29:59 minut w stosunku do czasu

ustalonego w rozkładzie jazdy będzie traktowany jako odjazd niezrealizowany”.

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

Odpowiedź na pytanie nr 56

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

Pytanie nr 57

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 4 do Umowy - Wymagania dotyczące kontroli punktualności i jakości usług przewozowych oraz zasady ich kontroli, pkt 3 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 (z wyjątkiem sytuacji gdy temperatura powietrza spada poniżej -1st.C.). Doprecyzowanie zasad pozwoli uniknąć niewłaściwej kalkulacji stawki, a jednocześnie powinno wpłynąć na wzrost jakości świadczonych usług.”

Odpowiedź na pytanie nr 57

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

Pytanie nr 58

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 6 do Umowy - Zasady planowania i przekazywania danych rozkładowych, ust. 9.

Zamawiający w Załączniku 6 do Umowy ust. 9 wymaga: „umieszczania rozkładów jazdy, numerów linii i innych informacji pasażerskich przekazanych przez Zamawiającego na przystankach zlokalizowanych na terenie Gmin Miękinia i Katy Wrocławskie oraz

usuwanie z nich nieaktualnych rozkładów jazdy i informacji. Dodatkowo, w przypadku braku gablot umożliwiających wywieszenie rozkładów jazdy i informacji pasażerskich na terenie Gmin Miękinia i Kąty Wrocławskie Wykonawca zobowiązany będzie do ich zamontowania na własny koszt (...)."

Prosimy o podanie podstawy prawnej do zlecenia takiej czynności Wykonawcy oraz podstawy prawnej pozwalającej na montaż gablot na przystankach nie będących w gestii Zamawiającego, a tym bardziej Wykonawcy."

Odpowiedź na pytanie nr 58

Podstawą prawną wyżej opisanych czynności jest art. 25 ust. 3 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, w którym wymienione są elementy, które powinna zawierać umowa, ale nie stanowią one zbioru zamkniętego i tym samym nie wykluczają możliwości wprowadzenia tam postanowień, które nie stoją w sprzeczności z obowiązującymi przepisami prawa.

Pytanie nr 59

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 7 do Umowy – Zasady naliczania kar umownych, pkt 2 ust. 2.3.

Prosimy o wyjaśnienie zapisu: „§ 9 ust. 2 – za każdy dzień kalendarzowy braku wymaganych ubezpieczeń”.

Czy odnosi się on do sytuacji braku okazania Zamawiającemu wymaganego ubezpieczenia, czy do sytuacji faktycznego nie zawarcia przez Wykonawcę obowiązkowego ubezpieczenia, co Zamawiający akceptuje i jedynie sankcjonuje niewielką karą jak na ten rodzaj wykroczenia? ”

Odpowiedź na pytanie nr 59

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

Pytanie nr 60

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 7 do Umowy – Zasady naliczania kar umownych, pkt 3 ust. 3.4.:Prosimy o wyjaśnienie zapisu: „§ 3 ust. 6 pkt 6.13 – za

każdy przypadek braku sprawności instalacji niezbędnej do prawidłowego działania systemu URBANCARD, stwierdzony przez serwis operatora tego systemu”.

Czy dotyczy to również sytuacji, w której autobus nie jest użyty do realizacji pracy przewozowej i oczekuje na serwis ze względu na niedziałający kasownik?

Ponieważ w tymże Załączniku ust. 4.5 pojawia się zapis cyt.: „§ 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.” co może spowodować naliczenie kary za ten sam niesprawny kasownik z dwóch oddzielnych pozycji z katalogu kar. ”

Odpowiedź na pytanie nr 60

Zamawiający usuwa zapisy w Załączniku nr 7 ust. 4.5. o treści:

„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

Zamawiający potwierdza, że naliczenie kary nie dotyczy opisanej w pytaniu sytuacji.

Pytanie nr 61

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 7 do Umowy – Zasady naliczania kar umownych, pkt 4 ust. 4.6.:

Prosimy o wyjaśnienie zapisu: „§ 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”.

Czy dotyczy to również sytuacji, w której dyspozytor nie posiadał wiedzy na temat awarii kasowników elektronicznych, a awaria została zauważona przez służby Zamawiającego?”

Odpowiedź na pytanie nr 61

Zamawiający potwierdza że w opisanym przypadku kara będzie naliczona.

Pytanie nr 62

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 7 do Umowy – Zasady naliczania kar umownych, pkt 4 ust. 4.8.:

Prosimy o wyjaśnienie zapisu: „§ 3 ust. 15 – za każdy dzień kalendarzowy braku dostępu do strony internetowej lub kont na portalach społecznościowych oraz braku wymaganych informacji i ich aktualizacji.”

Czy dotyczy to również sytuacji, w której brak dostępu do strony internetowej lub kont na portalach społecznościowych jest spowodowany awarią u dostawcy usług, która jest niezależna od Wykonawcy? ”

Odpowiedź na pytanie nr 62

W opisanym przypadku, gdy Wykonawca udowodni, że brak dostępu do strony internetowej lub kont na portalach społecznościowych jest spowodowany awarią u dostawcy usług, która jest niezależna od Wykonawcy kara nie zostanie naliczona.

Pytanie nr 63

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 7 do Umowy – Zasady naliczania kar umownych, pkt 5 ust. 5.5.:

Prosimy o wyjaśnienie zapisu: „§ 3 ust. 6 pkt 6.17 – za każdy dzień kalendarzowy braku kontaktu telefonicznego przez pasażera z Wykonawcą na wskazany numer telefonu.”

Czy dotyczy to również sytuacji, w której brak kontaktu telefonicznego jest spowodowany awarią u dostawcy usług, która jest niezależna od Wykonawcy?”

Odpowiedź na pytanie nr 63

W opisanym przypadku, gdy Wykonawca udowodni, że brak kontaktu telefonicznego jest spowodowany awarią u dostawcy usług, która jest niezależna od Wykonawcy kara nie zostanie naliczona.

Pytanie nr 64

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 7 do Umowy – Zasady naliczania kar umownych, pkt 2 ust. 2.7. oraz pkt 5 5.12.:

Prosimy o wyjaśnienie zapisu: „ust. 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”; oraz „ust. 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”.

Czy dotyczy to również sytuacji, w której Wykonawca nie jest w stanie dostarczyć poprawnego zapisu z monitoringu ze względu na jego awarię lub brak możliwości dostarczenia poprawnego zapisu monitoringu z datą wsteczną po przywróceniu właściwego ustawienia kamery? „

Odpowiedź na pytanie nr 64

Zamawiający potwierdza naliczenia kary w opisywanej sytuacji. Jednocześnie informuje, że w odpowiedzi na odwołanie modyfikuje treść zapisów Załączniku nr 10 do projektu umowy w następującym zakresie:

„5. Zapis obrazu i dźwięku powinien być przechowywany przez Wykonawcę i udostępniany uprawnionym organom ~~oraz na każde~~ ~~żądanie Zamawiającego~~ z dowolnego przedziału czasowego obejmującego realizację przewozów co najmniej z ostatnich 28 dni kalendarzowych”

„6. Zapis monitoringu Wykonawca przechowuje na własnych zasobach. W przypadku skorzystania z możliwości składania wyjaśnień przez Wykonawcę z tytułu punktualności i jakości usług na przekazywanym materiale wideo dane podlegające ochronie danych osobowych, należy przekazać na serwer FTP Zamawiającego w

formie uniemożliwiającej identyfikację osoby poprzez zniekształcenie wizerunku i głosu.”

W konsekwencji modyfikacji ww. zapisów Zamawiający zmienia treść Załącznika nr 4 ust. 6.1, który otrzymuje nowe brzmienie:

6.1. w przypadku kontroli punktualności **(pkt 1)** - w ciągu 7 dni roboczych od zaktualizowania danych w systemie Zamawiający zwraca się do Wykonawcy drogą elektroniczną o przedstawienie wyjaśnień i dokumentacji do wybranych stwierdzonych nieprawidłowości odnotowanych w systemie (Wykonawca może w tym celu wykorzystać m.in. dodatkowy system rejestracji geolokalizacji autobusów o ile został on wcześniej zaakceptowany przez Zamawiającego lub fragment zapisu z monitoringu zamontowanego w autobusie według zasad opisanych w Załączniku nr 10), ~~a w przypadku usprawiedliwień wybranych odjazdów niezarejestrowanych Wykonawca na żądanie Zamawiającego zobowiązany jest do udostępnienia w celu pobrania z jego zasobów wskazanego fragmentu zapisów z monitoringu autobusu, o którym mowa w **Załączniku numer 10** jednoznacznie wskazującego na realizację danego kursu bądź zatrzymanie autobusu na danym przystanku.~~ Wykonawca w ciągu 3 dni roboczych od otrzymania takiej informacji zobowiązany jest spełnić żądania Zamawiającego. W uzasadnionych przypadkach za zgodą Zamawiającego termin ten może ulec wydłużeniu. Wyjaśnienia, które wpłyną po tym terminie nie będą uwzględniane przez Zamawiającego. ~~Po uzgodnieniu z Zamawiającym Wykonawca w celu potwierdzenia realizacji odjazdów niezarejestrowanych może stosować zamiennie dodatkowy system rejestracji autobusów zamiast zapisów z monitoringu.~~

oraz w Załączniku nr 7 ust. 2.7 i ust. 5.1, który otrzymują nowe brzmienie:

„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 uprawnionych organów;

5.1 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 uprawnionych organów – za każdy dzień opóźnienia.

Pytanie nr 65

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik Nr 7 do Umowy – Zasady naliczania kar umownych, pkt 7 ust. 7.5.:

Zamawiający określił, że: „Załącznik numer 6 pkt 9 – za brak wywieszania rozkładu jazdy i informacji pasażerskiej poza terenem Wrocławia – za każdy przystanek w ciągu dnia kalendarzowego”.

Prosimy o wskazania w jaki sposób będzie weryfikowane czy rozkład jazdy i informacja pasażerska nie zostały wywieszone lub że zostały wywieszone, ale po ich wywieszeniu zostały skradzione lub zniszczone?”

Odpowiedź na pytanie nr 65

Zamawiający modyfikuje treść Załącznika nr 6 pkt 9, który otrzymuje nowe brzmienie:

„9. Wykonawca zobowiązany jest do trwałego umieszczania rozkładów jazdy, numerów linii i innych informacji pasażerskich przekazanych przez Zamawiającego na przystankach zlokalizowanych na terenie Gmin Miękinia i Kąty Wrocławskie oraz usuwanie z nich nieaktualnych rozkładów jazdy i informacji jak również ich bieżącego uzupełnienia. Rozkłady jazdy dla przystanków zlokalizowanych na terenie Gmin Miękinia i Kąty Wrocławskie Zamawiający przekazuje do wywieszenia Wykonawcy z minimalnym wyprzedzeniem 3 dni roboczych (w indywidualnych przypadkach niezależnych od Zamawiającego termin ten może ulec skróceniu). Zamawiający zastrzega sobie możliwość przesyłania rozkładów jazdy lub udostępniania poprzez serwer FTP do samodzielnego wydruku przez Wykonawcę w formie plików z rozszerzeniem PDF. Na terenie

Wrocławia obowiązki te realizowane będą przez Zamawiającego. W przypadku braku gablot umożliwiających wywieszenie rozkładów jazdy i informacji pasażerskich na terenie Gmin Miękinia i Kąty Wrocławskie Wykonawca zobowiązany będzie do ich zamontowania na własny koszt w taki sposób, aby możliwe było odczytanie treści tych informacji niezależnie od wpływu warunków atmosferycznych. Zamieszczanie informacji, o których mowa powyżej w innym nieprzeznaczonym do tego miejscu lub w sposób uniemożliwiający odczytanie ich treści, będzie potraktowane jako niespełnienie tego obowiązku

Pytanie nr 66

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik nr 8 do Umowy - Stawki wynagrodzenia:

Zgodnie z obecnymi zapisami we wskazanym dokumencie, Wykonawca określa stawkę za wozokilometr tylko dla autobusów typu C. Stawka za wozokilometr dla pozostałego taboru ustalana jest na podstawie wskaźników określonych przez Zamawiającego.

Taka forma ustalania stawek za wozokilometr nie pozwala na prawidłową kalkulację ceny składanej oferty oraz jej porównywalność z innymi ofertami. Na stawkę za wozokilometr wpływa wiele czynników i rozwiązań indywidualnie definiowanych przez każdego z Wykonawców. Dlatego też stosunek stawki za wozokilometr np. autobusów zeroemisyjnych do autobusów konwencjonalnych u każdego Wykonawcy będzie inny, a obecne zapisy w dokumentacji nie różnicują tego aspektu, tylko sztucznie ujednolicają ofertę każdego z Wykonawców w tym zakresie.

Dlatego wnosimy o zmianę zapisów w taki sposób, aby każdy Wykonawca indywidualnie ustalał stawki za wozokilometr dla każdego z określonych w dokumentacji taborów.”

Odpowiedź na pytanie nr 66

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 67

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik nr 9 do Umowy - Zasady waloryzacji wynagrodzenia, pkt. 7: Zamawiający określił, że:

„Maksymalny wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr w danym roku (licząc 2 okresy waloryzacyjne łącznie w jednym roku) zawiera się w przedziale $<+12,50\%;-12,50\%>$ W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za jeden wozokilometr, obliczona według wzoru określonego w pkt. 1, przekracza 12,50%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą 12,50%. W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za 1 wozokilometr obliczona wg. wzoru określonego w pkt. 1 jest mniejsza niż -12,50%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą - 12,50%.”

Poziom +/- 12,5% maksymalnej waloryzacji w roku jest nie do zaakceptowania i generuje ogromne ryzyko dla Wykonawcy. Doświadczenia ostatnich lat, a w szczególności pandemii Covid-19 oraz wybuchu wojny w Ukrainie, a także ich wpływu na ceny energii, gazu, paliw, czy też kosztów finansowania, pokazują, że obecny limit waloryzacji spowodowałby w tym okresie ogromne straty dla Wykonawcy.

W związku z powyższym wnosimy o zmianę maksymalnego wskaźnika waloryzacji stawki za jeden wozokilometr w danym roku na +/- 30%.

Odpowiedź na pytanie nr 67

Zamawiający informuje, że w wyniku orzeczenia KIO modyfikuje zapis Załącznik nr 9 do Umowy pkt 7, który otrzymuje nowe brzmienie:

Maksymalny wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr w danym roku (licząc 2 okresy waloryzacyjne łącznie w jednym roku) zawiera się w przedziale $<+15,00\%;-15,00\%>$ W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za jeden wozokilometr, obliczona według wzoru określonego w **pkt. 1**, przekracza 15,00%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą

15,00%. W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za 1 wozokilometr obliczona wg wzoru określonego w **pkt. 1** jest mniejsza niż -15,00%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą - 15,00%

Pytanie nr 68

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik nr 9 do Umowy - Zasady waloryzacji wynagrodzenia:

W związku z faktem, że we wskazanym dokumencie limit rocznej waloryzacji jest zbyt niski oraz brakuje precyzyjnego określenia okresu bazowego, podziału waloryzacji na autobusy o napędzie konwencjonalnym i autobusy zeroemisyjne, a także nie jest dokładny opis sposobu wyliczenia niektórych wskaźników. Poniżej zamieszczamy propozycję treści wskazanego w pytaniu dokumentu:

„1. Stawka jednostkowa za wozokilometr, za świadczone usługi przewozu pasażerów określona w Załączniku numer 8 do Umowy, będzie waloryzowana co 6 miesięcy, począwszy od upływu pierwszych 6 miesięcy od momentu otwarcia ofert. W związku z powyższym pierwsza waloryzacja będzie miała miejsce ze skutkiem od 1 października 2025, druga waloryzacja obowiązywać będzie od 1 kwietnia 2026, a każda kolejna waloryzacja będzie mieć miejsce po upływie kolejnych 6 miesięcy.

Podczas pierwszej waloryzacji każdy z wskaźników będzie liczony jako stosunek okresu kwiecień 2025-wrzesień 2025 (licznik) do okresu październik 2024-marzec 2025 (mianownik). Zarówno pierwsza, jak i każda kolejna waloryzacja będzie wyliczana na podstawie poniższych wzorów:

a) dla autobusów o napędzie konwencjonalnym:

$$Wd = 0,4 ww + 0,3 wp + 0,3 wi$$

gdzie:

Wd - wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr dla autobusów o napędzie konwencjonalnym;

ww – półroczny (za okres 6-miesięcy) wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto, liczony jako średnia arytmetyczna miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wynagrodzenia

brutto w sektorze przedsiębiorstw w okresie 6 miesięcy poprzedzających waloryzację do średniej arytmetycznej przeciętnego miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw, w okresie 6 miesięcy poprzedzających okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6 miesięcznych okresów) publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) na stronie internetowej: <https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne/>; w przypadku, gdyby wskaźnik Ww osiągnął wartość niższą od „1” przyjmuje się wartość wskaźnika Ww na poziomie „1”;

wp – półroczny (za okres 6 miesięcy) wskaźnik zmiany ceny paliwa jako stosunek średniej arytmetycznej dziennych cen hurtowych netto oleju napędowego Ekodiesel publikowanych na stronie internetowej PKN Orlen S.A. (<https://www.orklen.pl/pl/dla-biznesu/hurtowe-ceny-paliw#paliwa-archive>) za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający waloryzację do średniej arytmetycznej dziennych cen hurtowych netto oleju napędowego Ekodiesel publikowanych na stronie internetowej PKN Orlen S.A. (<https://www.orklen.pl/pl/dla-biznesu/hurtowe-ceny-paliw#paliwa-archive>) za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów);

wi - półroczny (skumulowany wskaźnik obliczony jako średnia arytmetyczna sześciu kolejnych miesięcznych wskaźników) wskaźnik zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowany przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) na stronie internetowej: <https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne> za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający waloryzację do średniej arytmetycznej sześciu kolejnych miesięcznych wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów);.

b) dla autobusów zeroemisyjnych:

$$Wz = 0,45 ww + 0,1 we + 0,45 wi$$

gdzie:

Wz - wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr dla autobusów zeroemisyjnych;

ww – półroczny (za okres 6-miesięcy) wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto, liczony jako średnia arytmetyczna miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw w okresie 6 miesięcy poprzedzających waloryzację do średniej arytmetycznej przeciętnego miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw, w okresie 6 miesięcy poprzedzających okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6 miesięcznych okresów) publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) na stronie internetowej: <https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne/>; w przypadku, gdyby wskaźnik Ww osiągnął wartość niższą od „1” przyjmuje się wartość wskaźnika Ww na poziomie „1”;

we – półroczny (za okres 6 miesięcy) wskaźnik będący średnią arytmetyczną miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wskaźnika zmiany ceny obliczony na podstawie danych statystycznych publikowanych przez Towarową Giełdę Energii (TGeBASE_Wavg) na stronie internetowej: <https://tge.pl/dane-statystyczne>, za okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację w stosunku do średniej arytmetycznej wskaźnika, o którym mowa powyżej za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6 miesięcznych okresów);

wi - półroczny (skumulowany wskaźnik obliczony jako średnia arytmetyczna sześciu kolejnych miesięcznych wskaźników) wskaźnik zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych publikowany przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) na stronie internetowej: <https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne> za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający waloryzację do średniej arytmetycznej sześciu kolejnych miesięcznych wskaźników cen

towarów i usług konsumpcyjnych za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów);.

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

2. Nowa stawka (zwaloryzowana) obliczana będzie zgodnie z następującą zasadą: $\text{stawka nowa (po waloryzacji)} = \text{stawka poprzednia (w ostatnim okresie przed waloryzacją)} + 0,85 \times \text{stawka poprzednia (w ostatnim okresie przed waloryzacją)} \times \text{wskaźnik waloryzacji } W$.

3. Cena jednego wozokilometra będzie waloryzowana ze skutkiem na pierwszy okres rozliczeniowy następujący 30 dni kalendarzowych po dostarczeniu przez Wykonawcę danych ujętych w pkt. 1.

4. W przypadku braku publikacji wskaźników, o których mowa w niniejszym załączniku za wymagany okres do momentu wystawienia faktur VAT przez Wykonawcę za Usługi świadczone w danym okresie rozliczeniowym, wynagrodzenie za ten okres zostanie obliczone na podstawie stawki obowiązującej w poprzednim okresie rozliczeniowym. Rozliczenie powstałej różnicy nastąpi na podstawie kolejnej faktury VAT, wystawionej przez Wykonawcę po dniu publikacji tych wskaźników obejmującej pozycję pod tytułem Zaległa waloryzacja, obliczaną zgodnie z następującą zasadą: $\text{zaległa waloryzacja} = \text{suma wozokilometrów (z faktur wystawionych w danym roku kalendarzowym przed dniem publikacji wskaźników)} \times [\text{stawka nowa (po waloryzacji)} - \text{stawka poprzednia (w ostatnim okresie przed waloryzacją)}]$.

5. W przypadku gdy Wykonawca nie dostarczy Zamawiającemu wymaganych danych w ciągu 30 dni kalendarzowych od publikacji wskaźników o których mowa w pkt. 1 Zamawiający może wezwać Wykonawcę do ich dostarczenia w dodatkowym terminie 14 dni. Brak ich dostarczenia w wyznaczonym terminie Zamawiający potraktuje jako celowy i pomniejszy wynagrodzenie do czasu ich otrzymania zgodnie z zapisami Załącznika numer 8 pkt 4.

6. W zależności od ustalonego w danym roku wskaźnika waloryzacji W, określonego pkt. 1, waloryzacja stawki może powodować zarówno wzrost, jak i zmniejszenie stawki jednostkowej. Waloryzowana stawka obliczana będzie z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku.

7. Maksymalny wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr w danym roku (licząc 2 okresy waloryzacyjne łącznie w jednym roku) zawiera się w przedziale $<+30\%;-30\%>$. W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za jeden wozokilometr, obliczona według wzoru określonego w pkt. 1, przekracza 30%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą 30%. W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za 1 wozokilometr obliczona wg. wzoru określonego w pkt. 1 jest mniejsza niż -30%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą - 30%."

Odpowiedź na pytanie nr 68

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy. Jednocześnie informuje, że w wyniku orzeczenia KIO modyfikuje zapis Załącznik nr 9 do Umowy pkt 7 jak w odpowiedzi na pytanie nr 67.

Pytanie nr 69

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznik nr 10 do Umowy – Wymagania w zakresie monitoringu, pkt 2 ust. 2.4.: Wymagania dotyczące określenia liczby kamer, którą należy uzgodnić z Zamawiającym przed rozpoczęciem procedury odbioru autobusów przedkładając rysunki techniczne powinno zostać określone przynajmniej w zakresie maksymalnej ilości. Obecny zapis zawiera lukę w której potencjalnie pomimo doświadczenia i wiedzy Wykonawcy, może wymagać większej ilości kamer aniżeli planowanego wdrożenia w ramach składanej oferty. Wnosimy o zmianę zapisów. „

Odpowiedź na pytanie nr 69

Zamawiający nie przychylił się do prośby Wykonawcy.

Pytanie nr 70

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznika nr 10 do Umowy - Wymagania w zakresie systemu monitoringu:

W obecnej treści Załącznika nr 10, rola (niezależnego) administratora danych osobowych pozyskanych w ramach monitoringu wizyjnego została przypisana zarówno Zamawiającemu jak i Wykonawcy, co w świetle obowiązujących przepisów dotyczących ochrony danych osobowych, jak i rzeczywistej struktury decyzyjnej, należy uznać za działanie nieprawidłowe. To Zamawiający - jako organizator transportu publicznego wyłaniający operatora transportu publicznego (wykonawcę) w ramach prowadzonego przez Zamawiającego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego [zwłaszcza w przypadku którego to trybu postępowania pozycja prawna zamawiającego jest szczególnie dominująca w zakresie kształtowania warunków zamówienia] decyduje o celach i sposobach przetwarzania danych osobowych pozyskanych z monitoringu, m.in. poprzez: określenie wymogu zapewnienia przez Wykonawcę monitoringu wizyjnego w autobusach (por. §1 [Postanowienia ogólne] ust. 1 pkt 1.2.2. Projektu Umowy), w tym dla celów własnych (weryfikacji pracy przewozowej zrealizowanej przez Wykonawcę, rozpatrywania skarg i reklamacji od pasażerów – por. ust. 9 pkt 9.2. Załącznika nr 10 do Projektu Umowy); wskazanie szczegółowych wymagań technicznych, które powinien spełniać system monitoringu wizyjnego zapewniony w autobusach przez Wykonawcę (m.in.) w zakresie zasad rozmieszczenia i liczby kamer w pojazdach, czasu przechowywania nagrań z monitoringu, rodzaju oprogramowania, w który ma być zaopatrzony system monitoringu oraz jego funkcjonalności, wymagań technicznych dla urządzeń systemu monitoringu (por. Załącznik nr 10 do Projektu Umowy – Wymagania w zakresie systemu monitoringu); przewidzenie kary umownej za opóźnienie w dostarczaniu przez Wykonawcę poprawnego zapisu z monitoringu (por. ust. 5 pkt 5.12

Załącznika nr 7 do Projektu Umowy [Zasady naliczania i wielkość kar umownych])). W związku z powyższym to Zamawiający spełnia kryteria „administratora” określone w Artykule 4 pkt 7 RODO i tym samym to Zamawiający powinien występować w charakterze Administratora danych osobowych, a wykonawca w tym zakresie powinien pełnić rolę „podmiotu przetwarzającego” [w rozumieniu Artykułu 4 pkt 8 Rozporządzenia RODO]. Tym samym zachodzi konieczność wprowadzenia odpowiednich zmian do treści zarówno Załącznika nr 10 do Projektu Umowy jak i do samego Projektu Umowy.”

Odpowiedź na pytanie nr 70

Odpowiedzi na to pytanie Zamawiający udzieli w późniejszym terminie.

Pytanie nr 71

„Pytanie dotyczące Załącznika Nr 1 do SWZ „Projekt Umowy”, Załącznika nr 10 do Umowy - Wymagania w zakresie systemu monitoringu:

Wnosimy o dokonanie zmian w Załączniku nr 10 do Projektu Umowy, poprzez usunięcie następujących postanowień związanych z funkcjonalnością nagrywania dźwięku w ramach systemu monitoringu:

ust. 1 pkt 1.5.,

ust. 2 pkt 2.10.,

ust. 3 pkt 3.1.5.,

ust. 5 i 6 – w części dotyczącej dźwięku i głosu.

Powyższe wynika stąd, że brak jest podstawy prawnej dla przetwarzania danych osobowych w postaci nagrań audio z monitoringu wizyjnego. Administrator jest uprawniony do prowadzenia monitoringu obejmującego jednoczesną rejestrację obrazu i dźwięku pod warunkiem, że wynika to wprost z przepisów powszechnie obowiązujących. W polskim systemie prawnym nie istnieją obecnie przepisy o randze ustawowej, które pozwalałyby na prowadzenie monitoringu obejmującego rejestrację dźwięku w ramach organizowania publicznego transportu zbiorowego. Do

prorowadzenia monitoringu rejestrującego dźwięk nie znajdzie zatem zastosowania żadna z przesłanek wyrażonych w art. 6 ust. 1 Rozporządzenia RODO, w szczególności wynikająca z art. 6 ust. 1 lit. b) Rozporządzenia RODO, na którą powołuje się Zamawiający w ust. 9.3 Załącznika nr 10 do Umowy.

Rejestracja dźwięku może naruszać art. 5 ust. 1 lit. a w związku z art. 6 ust. 1 Rozporządzenia RODO oraz zostać uznana przez Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych za nadmiarową formę przetwarzania danych. Wiąże się to z ryzykiem poniesienia odpowiedzialności na gruncie RODO, zarówno po stronie Zamawiającego, jak i Wykonawcy. Należy mieć bowiem na uwadze, że Zamawiający, zlecając prowadzenie monitoringu Wykonawcy, staje się administratorem danych osobowych przetwarzanych w jego ramach."

Odpowiedź na pytanie nr 71

Odpowiedzi na to pytanie Zamawiający udzieli w późniejszym terminie

Pytanie nr 72

„Pytanie dotyczące Załącznika nr 3.1 do SWZ „Formularz cenowy”: Zamawiający we wskazanym dokumencie zamieszcza poniższą tabelę:

Typ autobusu	Stawka za 1 wzkm	Przepisana wartość	Stawki które, będą wpisane w Załączniku nr 8 do Umowy. Według nich będzie rozliczona bieżąca praca przewozowa
Typ A 2025	0.00		
Typ B 2025	0.00		
Typ C 2025	0.00		
Typ Ce 2025	0.00		
Typ D 2025	0.00		
Typ De 2025	0.00		

Wskazana tabela jest określana przez Zamawiającego jako tabela, z której stawki będą wpisywane do Załącznika nr 8 do Umowy, a więc na ich podstawie będzie rozliczana praca przewozowa. Jednak absolutnie niezrozumiały jest sposób wyliczania stawki za 1 wzkm dla autobusu typu C, zdefiniowany w następujący sposób:

Typ autobusu	Stawka za 1 wzkm
Typ A 2025	=J16*0.8
Typ B 2025	=(J16*0.9)
Typ C 2025	=((G12*E35)+(G14*E36)+(G16*E37))/((0.9*E35)+(E36)+(1.15*E37))
Typ Ce 2025	=J16*1.15
Typ D 2025	=(J16*1.25)
Typ De 2025	=J16*1.35

Wynik powyższej formuły nie równa się stawce za 1 wzkm, którą określa Wykonawca w komórce G14. Tak samo sytuacja wygląda w przypadku autobusu typu B oraz Ce.

W efekcie, posługując się obecnym plikiem Excel, stawki za 1 wzkm po których będzie rozliczana praca przewozowa Wykonawcy nie są tymi samymi stawkami, które Wykonawca wpisuje do oferty.

Prosimy o korektę wskazanego załącznika, tak aby stawki za 1 wzkm podawane przez Wykonawcę były stawkami na podstawie których rozliczana jest praca przewozowa w okresie trwania umowy.

Niezrozumiały oraz powiązany z powyższym jest również fakt, dlaczego w poniższej tabelce Zamawiający wymaga, aby Wykonawca określił stawkę za 1 wzkm pracy dla autobusów typu B oraz typu Ce.

Wpisana w ofercie stawka za autobus typu B (aktualna na dzień składania ofert)	
Wpisana w ofercie stawka za autobus typu C (aktualna na dzień składania ofert)	
Wpisana w ofercie stawka za autobus typu Ce (aktualna na dzień składania ofert)	

Przypominamy, że w Załączniku nr 8 do Umowy Zamawiający wskazuje:

„1.3. Cena jednego wozokilometra autobusu typu B – 0,90 x cena złotych netto autobusu typu C – ... złotych netto.

1.9. Cena jednego wozokilometra autobusu typu Ce - 1,15 x cena złotych netto autobusu typu C - ... złotych netto.”

Wobec powyższego, skoro stawka za 1 wzkm dla autobusu typu B i Ce jest odpowiednimi wskaźnikami (odpowiednio 0,9 oraz 1,15) wyliczana na podstawie stawki dla autobusu typu C, to dlaczego w Załączniku nr 3.1 do SWZ Wykonawca jest zobowiązany te stawki określić? Prosimy o wyjaśnienie, bądź korektę pliku w tym zakresie.”

Odpowiedź na pytanie nr 72

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy. Wykonawca podaje wszystkie stawki w celu wyliczenia maksymalnej wartości oferty.

Pytanie 73

Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.4.9 napisał:

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

Zwracamy się z prośbą o dopuszczenie poniższego rozwiązania:

Podświetlenie na żółto w przypadku aktywacji zezwolenia otwierania drzwi przez pasażerów realizowane poprzez diody zamontowane nad każdym przyciskiem otwierania drzwi, podświetlenie realizowane poprzez przycisk: podświetlenie na zielono po aktywacji przycisku przez pasażera, podświetlenie na czerwono podczas zamykania drzwi.

Odpowiedź na pytanie nr 73

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 74

Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.3.9 napisał:

Minimalna liczba miejsc wyznaczonych na wózek dziecięcy.

- 2 (w tym jedno naprzeciw 2 drzwi autobusu, a drugie po prawej stronie autobusu)

Prosimy o dopuszczenie 1 miejsca na wózek dziecięcy współdzielonego z wózkiem inwalidzkim naprzeciw 2 drzwi autobusu. Zamawiający wymaga w okolicy 2 drzwi minimum 3 miejsca siedzące bez podestów po lewej lub prawej stronie wsiadając przez 2 drzwi autobusu w tym jedno umożliwiające podróż z psem

asystującym. Wyposażenie autobusu w miejsca siedzące (w tym dla pasażera z psem asystującym) w obrębie drzwi 2 wyklucza ulokowanie drugiej zatoki po prawej stronie pojazdu w autobusach typu B, gdyż konstrukcyjnie pojazdy MIDI mają mniejszy rozstaw osi niż pojazdy MAXI tym samym mniej powierzchni dla wózków i przestrzeni dla psa.”

Odpowiedź na pytanie nr 74

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 75

Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.5.2 napisał:

Typ taboru B, MIDI

Zakres niskiej podłogi w obszarze miejsc stojących bez występowania podestów i foteli pasażerskich innych niż składane.

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 autobusu.

Prosimy o dopuszczenie następującego rozwiązania: Zakres niskiej podłogi w obszarze miejsc stojących bez występowania podestów i foteli pasażerskich innych niż składane - naprzeciw 2 drzwi autobusu od końca 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu.

Zamawiający wymaga w okolicy 2 drzwi minimum 3 miejsca siedzące bez podestów po lewej lub prawej stronie wsiadając przez 2 drzwi autobusu w tym jedno umożliwiające podróż z psem asystującym.

Odpowiedź na pytanie nr 75

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 76

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.4.7 napisał:

Każde wejście do pojazdu wyposażone w pulsujące oświetlenie nad drzwiami koloru czerwonego, włączane automatycznie w momencie zamykania się drzwi do momentu ich całkowitego zamknięcia.

Prosimy o dopuszczenie następującego rozwiązania:

Każde wejście do pojazdu wyposażone w pulsujące oświetlenie nad drzwiami koloru białego, włączane automatycznie w momencie otwierania się drzwi do momentu ich całkowitego otwarcia.”

Odpowiedź na pytanie nr 76

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 77

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.4.8 napisał:

Każde drzwi wyposażone w pulsujące oświetlenie nad drzwiami lub na poszyciu bocznym (na całej wysokości szyby w drzwiach) lub z wykorzystaniem progu. W przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz na obu skrzydłach drzwi na całej wysokości szyby w drzwiach. Oświetlenie powinno być koloru zielonego, włączane automatycznie w momencie otwierania się drzwi do momentu ich całkowitego otwarcia. Do momentu zainicjowania procesu zamykania drzwi oświetlenie to musi świecić się na zielono;

Każde drzwi wyposażone w pulsujące oświetlenie nad drzwiami lub na poszyciu bocznym (na całej wysokości szyby w drzwiach) albo z wykorzystaniem progu. W przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz na obu skrzydłach drzwi na całej wysokości szyby w drzwiach. Oświetlenie powinno być koloru czerwonego, włączane automatycznie w momencie zamykania się drzwi do momentu ich całkowitego zamknięcia;

Zwracamy się z wnioskiem o dopuszczenie następującego rozwiązania:

Drzwi II oraz III wyposażone w pulsujące oświetlenie koloru zielonego, włączane automatycznie w momencie otwierania się drzwi do momentu ich całkowitego otwarcia oraz oświetlenie koloru czerwonego, włączane automatycznie w momencie zamykania się drzwi do momentu ich całkowitego zamknięcia; Oświetlenie pulsujące w drzwiach I może rozpraszać kierowcę, prosimy o dopuszczenie drzwi I bez oświetlenia.

Jest to rozwiązanie możliwe do zastosowania przed Wykonawcę nie mające wpływu na komfort pracy kierowcy i pasażerów”

Odpowiedź na pytanie nr 77

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 78

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.4.10. napisał:

W przypadku drzwi otwieranych do wewnątrz po obu stronach (w przypadku 1 drzwi po lewej stronie) a w przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz również dodatkowy przycisk na drzwiach (na dowolnym skrzydle) - przy czym przyciski umiejscowione na poszyciu bocznym nie mogą być zasłonięte przez otwarte drzwi.

Prosimy o dopuszczenie następującego rozwiązania:

W przypadku drzwi otwieranych do wewnątrz po obu stronach (w przypadku 1 drzwi po lewej stronie) a w przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz przyciski umieszczone na skrzydle drzwi (na dowolnym skrzydle) - brak przycisków na poszyciu bocznym w obszarze drzwi otwieranych na zewnątrz.

W przypadku drzwi otwieranych na zewnątrz nie ma możliwości aby przyciski umiejscowione przy drzwiach na zewnątrz, nie byłyby zasłonięte po otwarciu drzwi.”

Odpowiedź na pytanie nr 78

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 79

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.6.1. napisał:

W autobusach typu B i C minimalna moc klimatyzacji powinna wynosić: 36 kW (moc osiągnięta podczas postoju autobusu na przystanku) dla autobusów z napędem diesla i niskoemisyjnych, a w przypadku autobusów zero emisyjnych 24 kW (moc osiągnięta podczas postoju autobusu na przystanku);

Prosimy o dopuszczenie klimatyzacji o mocy 33 kW (moc osiągnięta podczas postoju autobusu na przystanku) dla autobusów z napędem diesla i niskoemisyjnych.

Klimatyzacja o mocy 33 kW jest wystarczająca do zapewnienia odpowiedniego komfortu termicznego w autobusach będących przedmiotem niniejszego postępowania.”

Odpowiedź na pytanie nr 79

Zamawiający przychyła się do wniosku Wykonawcy i modyfikuje treść Załącznika nr 2 do projektu umowy w pkt. 1.6.1 tiret 7:

„W autobusach typu B i C minimalna moc klimatyzacji powinna wynosić: 33 kW (moc osiągnięta podczas postoju autobusu na przystanku) dla autobusów z napędem diesla i niskoemisyjnych, a w przypadku autobusów zero emisyjnych 24 kW (moc osiągnięta podczas postoju autobusu na przystanku);”

Pytanie nr 80

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.6.2. napisał:
W przypadku wykorzystywania grzejników i nagrzewnic nie dopuszcza się ich montażu w strefie gdzie wyznaczone są miejsca dla wózków inwalidzkich i dziecięcych (miejsce fizycznego postoju wózka inwalidzkiego i dziecięcego).

Prosimy o dopuszczenie wykorzystywania grzejników i nagrzewnic w strefie, gdzie wyznaczone są miejsca dla wózków inwalidzkich i dziecięcych pod warunkiem zabezpieczenia grzejników odpowiednią osłoną chroniącą grzejniki przed uszkodzeniami mechanicznymi.”

Odpowiedź na pytanie nr 80

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 81

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.6.1. napisał:
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);

Prosimy o dopuszczenie poniższego rozwiązania:

- * Klimatyzacja strefowa z podziałem na kabinę kierowcy i przestrzeń pasażerską z niezależnym sterowaniem dla każdej ze stref za pomocą jednego panelu sterującego.

- * Klimatyzacja kabiny kierowcy poprzez klimatyzację pasażerską z wykorzystaniem dodatkowego urządzenia. Możliwość wyłączenia

układu klimatyzacji w kabinie kierowcy podczas pracy klimatyzacji całopojazdowej.”

Odpowiedź na pytanie nr 81

Zamawiający uzna przedstawione rozwiązanie za spełnienie zapisów Załącznika nr 2 do projektu umowy pkt. 1.6.1 .

Pytanie nr 82

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.7.3. napisał: Wyposażona w drzwi wewnętrzne, w pełni zabudowane, otwierane w kierunku przestrzeni pasażerskiej – z blokadą przejścia dla pasażerów w przypadku otwarcia drzwi kabiny przez kierowcę poprzez ich zablokowanie na poręczy znajdującej się przy pierwszych drzwiach (nie dotyczy autobusów zastępczych). W przypadku otwarcia drzwi kabiny kierowcy zablokowana powinna być możliwość otwarcia pierwszych drzwi zewnętrznych przez pasażera z wewnątrz i zewnątrz autobusu. W przypadku otwarcia drzwi kabiny przez kierującego powinien uruchomić się sygnał dźwiękowy do czasu włączenia przez niego hamulca postojowego (tzw. „ręcznego”);

Prosimy o dopuszczenie następującego rozwiązania:

Kabina kierowcy wyposażona w drzwi wewnętrzne, częściowo przeszklone, zapewniające bezpieczeństwo kierowcy, otwierane w kierunku przestrzeni pasażerskiej – z blokadą przejścia dla pasażerów w przypadku otwarcia drzwi kabiny przez kierowcę poprzez ich zablokowanie na poręczy znajdującej się przy pierwszych drzwiach.

Odpowiedź na pytanie nr 82

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 83

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.6.3. napisał: 2 kłapy dachowe z możliwością zamknięcia w momencie uruchomienia klimatyzacji (w przypadku zintegrowania systemu wentylacji z systemem klimatyzacji Zamawiający dopuszcza brak kłap dachowych);

Czy Zamawiający zgodzi się na rezygnację z kłap dachowych dla aut typu Ce Maxi? Z powodów konstrukcyjnych nie ma wystarczająco

wolnej przestrzeni na zabudowę klap dachowych. Auta typu Ce zostaną wyposażone w baterie trakcyjne o dużej pojemności zamontowane na dachu pojazdu oraz inne urządzenia sterujące. To nie pozostawia miejsca na wykonanie otwieranych klap dachowych.”

Odpowiedź na pytanie nr 83

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy i pragnie zwrócić uwagę, że w przypadku zintegrowania systemu wentylacji z systemem klimatyzacji dopuszcza brak klap dachowych

Pytanie nr 84

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.6.3. napisał: Oddzielona od przestrzeni pasażerskiej w znacznej części przezroczystą szybą zawierającą otwory w szybie ułatwiające komunikację kierowcy z pasażerem (dotyczy prawej strony kabiny kierowcy);

Czy Zamawiający zgodzi się na umieszczenie otworów w szybie ułatwiających komunikację kierowcy z pasażerem na szybie drzwi kabiny kierowcy?”

Odpowiedź na pytanie nr 84

Zamawiający uzna przedstawione rozwiązanie za spełnienie zapisów Załącznika nr 2 do projektu umowy pkt. 1.6.3

Pytanie nr 85

„Zamawiający w załączniku nr 2 do umowy w ppkt. 1.4.8. napisał: Każde drzwi oraz próg (dotyczy wszystkich drzwi) muszą być również oznakowane żółtym pasem odblaskowym wzdłuż wewnętrznej krawędzi płata drzwi;

Czy Zamawiający zgodzi się na oznakowanie progu drzwi kolorem żółtym za pomocą wykładziny?”

Odpowiedź na pytanie nr 85

Zamawiający uzna przedstawione rozwiązanie za spełnienie zapisów Załącznika nr 2 do projektu umowy pkt. 1.4.8.

Pytanie nr 86

„1. Dot: Załącznik numer 2 do Umowy. Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia pkt 1.6.2. Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy.

Czy w przypadku zastosowania grzejników i nagrzewnic wyposażonych w sztangi zabezpieczające przed ich uszkodzeniem Zamawiający dopuści ich montaż w strefie gdzie wyznaczone są miejsca dla wózków inwalidzkich i dziecięcych (miejsce fizycznego postoju wózka inwalidzkiego i dziecięcego?

Uzasadnienie:

Zamawiający wymaga osiągnięcia zadanych w pkt. 1.6.2 temperatur wewnątrz przestrzeni pasażerskiej, co wymusza zastosowanie dodatkowych grzejników i nagrzewnic właśnie w strefie niskiej podłogi autobusów, gdyż inne ich umiejscowienie jest technicznie niemożliwe.

Wnioskujemy o urealnienie wymogów technicznych lub rezygnację z wymogów temperaturowych względem wnętrza pojazdów.”

Odpowiedź na pytanie nr 86

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 87

Prosimy o potwierdzenie, że postanowienie pkt 2.5 załącznika nr 7 do umowy: Załącznik numer 3 pkt 4 – za każdy dzień kalendarzowy braku lub nieprawidłowego zapewnienia wymagań do systemu geolokalizacji autobusów. Należy interpretować w ten sposób, że kara jest naliczana tylko wówczas, jeżeli brak lub nieprawidłowe zapewnienie wymagań do systemu geolokacji trwało przez cały dzień kalendarzowy. Innymi słowy, krótkotrwała przerwa w danym dniu nie jest podstawą do naliczenia kary z pkt 2.5 .

Odpowiedź na pytanie nr 87

Zamawiający nie potwierdza.

Pytanie nr 88

Czy zamawiający dopuszcza możliwość komunikacji kierowcy z dyspozytorem za pomocą służbowych telefonów komórkowych? Służbowe telefony będą użytkowane również w innych celach przez Operatora, tym samym zgoda na ich użytkowanie pozwoli obniżyć poziom kosztów świadczenia usługi

Odpowiedź na pytanie nr 88

Zamawiający dopuszcza taką możliwość z zastrzeżeniem zapisów §3 ust. 6.9 projektu umowy.

Pytanie nr 89

SWZ XVI. Sposób obliczenia średniego zasięgu zaoferowanych autobusów zeroemisyjnych:

O ile w przypadku autobusów zeroemisyjnych korzystających tylko z baterii sposób obliczenia jest jasny, o tyle w przypadku autobusów wykorzystujących energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych już nie. Zamawiający wprowadza tam pojęcie pojemności użytkowej (należy dodać do siebie pojemności użytkowe wszystkich baterii i zbiorników na wodór w zaoferowanym autobusie), ale w żaden sposób tego pojęcia nie wyjaśnia. Nie wiadomo zatem co należy przyjąć jako pojemność użytkową odpowiednio baterii i zbiorników na wodór.

Pytanie: Jak należy rozumieć pojemność użytkową wszystkich baterii i zbiorników na wodór w zaoferowanym autobusie.

Odpowiedź na pytanie nr 89

Pojemność użytkowa wszystkich baterii w zaoferowanym autobusie to ilość zmagazynowanej energii, która może zostać bezpiecznie rozładowana bez spowodowania znaczącej degradacji lub uszkodzenia akumulatora. Analogicznie dotyczy to zbiorników na wodór.

Pytanie nr 90

SWZ XI. WYMAGANIA DOTYCZĄCE WADIUM

Wymagania wniesienia wadium na poziomie 2.500.000,00 PLN (słownie: dwa miliony

pięćset tysięcy złotych) jest warunkiem bardzo wygórowanym mogącym ograniczać dostęp do postępowania wykonawcom spełniającym wszystkie pozostałe warunki.

Wniesienie wadium wiąże się z zamrożeniem środków lub aktywów o takiej wysokości na dłuższy okres (nawet przekraczający 90 dni) co dla średnich i małych przedsiębiorców może być warunkiem bardzo trudnym do spełnienia.

Pytanie: Czy Zamawiający zmniejszy wymóg wniesienia wadium do kwoty 1.500.000 zł

Odpowiedź na pytanie nr 90

Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 91

Umowa §1 p. 3.3 Zamawiający wskazuje że,: Usługi przewozowe nie obejmują: 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 numer 1 pkt 2**). Zapis pogrubiony jest nie zrozumiały.

Pytanie: Prosimy o precyzyjne wyjaśnienie jak ma być liczona wskazana wartość 15%

Odpowiedź na pytanie nr 91

Wartość 15% dotyczy wozokilometrów technicznych rozumianych jako przejazdy pomiędzy przystankiem końcowym danego kursu a przystankiem początkowym kolejnego kursu w ramach jednego zadania przewozowego

Pytanie nr 92

Umowa § 2 p.4 i 5. Wskazuje maksymalne czasy na uruchomienie autobusów dodatkowych i zastępczych.

Pytanie: Prosimy o doprecyzowanie sensu tego zapisu powinien zostać uruchomiony lub potwierdzenie, że wskazany czas dotyczy wyjazdu z zajezdni wykonawcy (na terenie której znajdują się autobusy dodatkowe i zastępcze)

Odpowiedź na pytanie nr 92

Za uruchomienie autobusu Zamawiający rozumie rozpoczęcie przez niego obsługi liniowej (podstawienie na przystanek początkowy lub pośredni danej linii)

Pytanie nr 93

Umowa § 2 p.7.2 Zamawiający żąda aby autobus zastępczy wykorzystywany zgodnie z ust. 6 (miejsce postoju, jego numer taborowy, zakres uruchomienia) - najpóźniej do godziny 7:00 dnia

roboczego, którego dotyczy zgłoszenie z wyjątkiem dni wolnych od pracy (na przykład sobota, niedziela, święta) - w takim wypadku Wykonawca informuje wyprzedzająco Zamawiającego w dzień roboczy poprzedzający dzień wolny od pracy do godziny 7:00. Ustęp 6 dotyczy sytuacji związanych z kongestią więc z powyższych zapisów wynika, że wykonawca z wyprzedzeniem (do godz. 7:00) musi przewidzieć zjawiska kongestii i zawczasu przygotować autobusy.

Pytanie: Czy Zamawiający wykreśli ten punkt i w punkcie 7.1 doda że dotyczy to też ust. 6.

Odpowiedź na pytanie nr 93

Zamawiający zmodyfikował zapisy § 2 ust.7.2 w odpowiedzi na odwołanie. Zapisy te otrzymują brzmienie:

„7. Autobusy zastępcze powinny być zgłoszone Zamawiającemu:

7.1 autobus zastępczy wykorzystywany zgodnie z ust. 5 (w tym zakres uruchomienia) - najpóźniej do godziny 12:00 następnego dnia roboczego (za dzień roboczy Zamawiający uznaje dni robocze przypadające od poniedziałku do piątku),

7.2 autobus zastępczy wykorzystywany zgodnie z ust.6 (miejsce postoju, jego numer taborowy) - najpóźniej do godziny 7:00 dnia roboczego, którego dotyczy zgłoszenie z wyjątkiem dni wolnych od pracy (na przykład sobota, niedziela, święta) - w takim wypadku Wykonawca informuje wyprzedzająco Zamawiającego w dzień roboczy poprzedzający dzień wolny od pracy do godziny 7:00”

Pytanie nr 94

Umowa § 2 p.7.2. Zamawiający że, Za pisemną zgodą Wykonawcy, Zamawiający w szczególnie uzasadnionych przypadkach, ma prawo do wprowadzenia dodatkowych autobusów w liczbie i o pojemności większej niż wskazana w § 14. W takim przypadku wynagrodzenie Wykonawcy zostanie naliczone wyłącznie w oparciu o zrealizowaną pracę przewozową z uwzględnieniem typu taboru.

Pytanie: Jak należy rozumieć zapis z uwzględnieniem typu taboru.

Czy dotyczy on taboru wskazanego w § 14 czy taboru wprowadzonego?

Odpowiedź na pytanie nr 94

Zamawiający na wstępie zauważa, że przytoczona treść dotyczy § 2 ust. 9. W przypadku wprowadzenia autobusu dodatkowego Wykonawca otrzyma wynagrodzenie według stawki za typ autobusu wprowadzonego do ruchu (np. za autobus przegubowy otrzyma wynagrodzenie dla autobusu typu D).

Pytanie nr 95

Umowa § 2 p.11. Zamawiający żąda aby: Przed wprowadzeniem do ruchu każdego z autobusów należy przedstawić Zamawiającemu kopię lub skan dowodu rejestracyjnego, a na jego żądanie: kopię aktualnego świadectwa homologacji typu autobusu (wyciągi ze świadectw). Zamawiający ma prawo żądania okazania autobusu wraz z możliwością przeprowadzenia jazdy próbnej. Powyższe zapisy mogą zostać zastosowane w sytuacji, w której autobus został wprowadzony do ruchu po czasowym wycofaniu trwającym dłużej niż 7 dni roboczych.

Pytanie: Czy po wycofaniu autobusu trwającym dłużej niż 7 dni roboczych Wykonawca musi dostarczać świadectwo homologacji i dowód rejestracyjny?

Odpowiedź na pytanie nr 95

Zamawiający informuje, że każdy przypadek będzie rozpatrywany indywidualnie.

Pytanie nr 96

Umowa § 3. P.1-4. Zamawiający wskazuje jakimi autobusami z kategorii podstawowe i dodatkowe mogą być realizowane różne kategorie przewozów. Zapisy są nie do końca precyzyjne i nie wiadomo do końca jak je rozumieć. W celu uproszczenia i wprowadzenia jednoznaczności prosimy o odpowiedź.

Pytanie: Czy wykonawca może według własnego uznania dysponować do różnych rodzajów przewozów zamiennie autobusy podstawowe i dodatkowe jak również zastępcze o ile spełniają wymagania (a jeśli nie spełniają to wpłynie to jedynie na obniżenia stawki za te przewozy zgodnie ze stosownymi zapisami umowy)?

Odpowiedź na pytanie nr 96

Zamawiający nie potwierdza z uwagi na brak sprecyzowania zakresu braku spełniania wymogów przewidzianych dla autobusów podstawowych, dodatkowych i zastępczych.

Pytanie nr 97

Umowa § 3 Warunki realizacji usług objętych umową
Pkt. 6.1 Zamawiający wymaga zatrudniania kierowców, dyspozytorów i innych osób w liczbie niezbędnej do prawidłowej realizacji Umowy. Zatrudnieni kierowcy powinni władać językiem polskim przynajmniej na poziomie początkującym A2, a osoby udzielające informacji telefonicznej pasażerom oraz pełniące obowiązki dyspozytora (dopuszcza się pełnienie tych obowiązków przez tą samą osobę) przynajmniej na poziomie średniozaawansowanym B1. Poziom znajomości języka określony jest na podstawie skali Rady Europy (ang. Common European Framework of Reference). Wymóg jest nie realny i pozbawia wykonawcę możliwości zatrudnienia kierowców z poza Polski co znacznie wpłynie na koszty osobowe i wysokość stawki. Istnieje możliwość wyposażenia kierowców w urządzenia do bezpośredniego tłumaczenia co pozwoli na bezpośredni kontakt kierowcy z pasażerem w sytuacjach tego wymagających. Koszt takiego urządzenia to ca 1400 – 1800 zł. (link do strony z takim urządzeniem https://vasco-electronics.pl/translator/vasco-translator-m3#/2-colorblack_pearl) . Korzystanie z takiego urządzenia umożliwia praktycznie bezpośrednią komunikację między osobami mówiącymi różnymi językami.

Pytanie: Czy zamawiający uzupełni zapis pkt 6.1 rozszerzając go alternatywny warunek: lub wyposaży kierowców nie posługujących się językiem polskim o stosowne urządzenia pozwalające w czasie rzeczywisty tłumaczyć rozmowy / komunikaty między kierowcami a pasażerami / pracownikami Zamawiającego lub wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie nr 97

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 98

Umowa § 3 p.8 zapis Informacje przekazane po godzinie 12:00 nie wywołują skutków związanych z ich przekazaniem. Zakres i forma przekazywania informacji zostanie uzgodniona po zawarciu Umowy i przed terminem rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych jest nieprecyzyjny, nie wskazuje o jakie informacje chodzi i kiedy pozyskane. Na przykład informacja może być pozyskana przez służby wykonawcy o godz. 11:58 i brak jej przekazania do godz. 12:00 rodzi konsekwencje karne, co jest absurdem.

Pytanie: Oczekujemy doprecyzowania i transparentnego opisanie o co Zamawiającemu chodzi.

Odpowiedź na pytanie nr 98

Zamawiający cytuje fragment zapisu przedmiotowego ustępu:

„Informacja ta powinna być dostarczona drogą elektroniczną na uzgodnione adresy każdorazowo do godziny 12:00 **pierwszego dnia roboczego następującego po dniu, w którym wystąpiły utrudnienia**”

Pytanie nr 99

Umowa § 3 p.10. Zamawiający wymaga aby: Przed rozpoczęciem świadczenia usług przewozowych i w ich trakcie, w razie zaistnienia takiej konieczności, Wykonawca zobowiązany jest do uzgodnienia zasad korzystania z przystanków z ich właścicielami (zarządcami) na terenie Wrocławia oraz Gmin Miękinia i Kąty Wrocławskie zgodnie art. 25 ust. 3 pkt 16 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, w tym poniesienia wszelkich kosztów z tym związanych. Zamawiający jako organizator przewozów publicznych powinien mieć wiedzę z takich zasadach i kosztach korzystania z przystanków na sieci którą zarządza. Koszty korzystania z przystanków są istotnym elementem potrzebnym do kalkulacji stawki do oferty. Pytanie: Czy zamawiający poda aktualne stawki lub źródło do ich pozyskania.

Odpowiedź na pytanie nr 99

Zgodnie z aktualnym stanem prawnym opłata za korzystanie z przystanków nie jest pobierana przez ich zarządców lub właścicieli.

Pytanie nr 100

Umowa § 3 p.18. Zamawiający zobowiązuje się do udostępnienia Wykonawcy przystanków stałych, a także tymczasowych, na terenie Wrocławia, wyznaczanych w ramach okresowo obowiązujących zmian przebiegów linii komunikacyjnych.

Pytanie: Czy Zamawiający udostępni przystanki nie odpłatnie?

Odpowiedź na pytanie nr 100

Jak w odpowiedzi na pytanie nr 99

Pytanie nr 101

Umowa § 3 p.18. Zamawiający zastrzega sobie możliwość uruchomienia komunikacji zastępczej w przypadku powzięcia informacji o realnym zagrożeniu niewykonania przewozów pasażerskich z winy Wykonawcy. W takim przypadku Wykonawca nie otrzyma wynagrodzenia i zostanie ukarany karą umowną zgodnie z Załącznikiem numer 7. Zapis tego punktu jest bardzo nieprecyzyjny. Komunikacja zastępcza powinna być uruchamiana w jasno sprecyzowanych sytuacjach. Samo zagrożenie niewykonania przewozów nie jest jasnym kryterium jak również co to znaczny nie wykonanie. Taki zapis pozwala Zamawiającemu na praktycznie dowolną interpretację, a taka sytuacja jest obarczona poważną sankcją finansową dla wykonawcy.

Pytanie: Oczekujemy doprecyzowania zapisu ww. punktu

Odpowiedź na pytanie nr 101

Zamawiający nie widzi potrzeby doprecyzowania zapisów wskazanego ustępu.

Pytanie nr 102

Umowa § 3 Zapis pkt.10.1.4 „w przypadku podstawienia autobusu większego typu niż planowany przez Zamawiającego, usługa zostanie rozliczona według stawki dla autobusu planowanego, ale w przypadku wystąpienia opóźnień lub braku realizacji kursu

Zamawiający nie uzna w takiej sytuacji usprawiedliwienia
Wykonawcy w związku z problemami technicznymi na trasie
przejazdu” jest całkowicie niezrozumiały

Pytanie: Czy Zamawiający wykreśli ten zapis lub wyjaśni jak należy
rozumieć ten zapis.

Odpowiedź na pytanie nr 102

W celu wyjaśnienia Zamawiający wskazuje następujący przykład:

Wykonawca do obsługi kursu zaplanowanego dla autobusu typu C
(solo) uruchomił autobus typu D (przegubowy) – w takim wypadku
Wykonawca otrzyma wynagrodzenie jak dla typu C a w przypadku
wystąpienia opóźnień lub braku realizacji kursu ze względu na
warunki techniczne przejazdu (z uwagi na typ uruchomionego
taboru) Zamawiający uzna to za winę Wykonawcy

Pytanie nr 103

Umowa § 5 Terminy

pkt. 3.1. Całkowicie nie zrozumiały jest zapis– „najpóźniej 3 dni
robocze przed terminem określonym w ust. 2 w przypadku, gdy czas
pomiędzy zawarciem Umowy i terminem określonym w ust. 2 jest
krótszy niż 24 dni kalendarzowe”; Ustęp drugi mówi wyraźnie
o terminie „12 miesięcy od dnia zawarcia umowy”. Zapis taki nie ma
sensu Pytanie: Czy Zamawiający wykreśli ten zapis lub wyjaśni jego
cel sposób rozumienia.

Odpowiedź na pytanie nr 103

Zamawiający wykreśla przytoczony tiret 2 z § 5 ust. 3.1

Pytanie nr 104

§ 7 Kary umowne

Załącznik numer 7 do Umowy

W zakresie § 3 ust. 6 pkt 6.13 i § 3 ust. 6 pkt 6.15 kary odnoszą się
do kasowników nadzór na którymi sprawuje operator systemu
URBANCARD który powinien na bieżąco monitorować sprawność
kasowników. Przenoszenie odpowiedzialności na wykonawcę jest nie
logiczne i nie sprawiedliwe szczególnie tak wysokie jego karanie za
zaniedbania operatora systemu który ma bieżący / on-line
monitoring działania kasowników.

Pytanie: Czy Zamawiający usunie te punkty.

Odpowiedź na pytanie nr 104

Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie usunął zapis w Załączniku nr 7 ust. 4.5. Jednocześnie informuje, że nie przychyliła się wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 105

Umowa § 10 p.4 Do ważności zmiany osoby wskazanej do kontaktów ze Stroną Zamawiający wymaga formy pisemnej z potwierdzeniem odbioru pisma.

Pytanie: Czy Zamawiający dopuści przesłanie informacji w formie elektronicznej (poczta elektroniczna)?

Odpowiedź na pytanie nr 105

Zamawiający dopuści przesłanie informacji w formie elektronicznej z podpisem elektronicznym.

Pytanie nr 106

Umowa § 12 Zachowanie poufności i ochrona danych osobowych
Zapis pkt. 7. „Strony wzajemnie zobowiązują się do zachowania w poufności wszelkich informacji dotyczących Zamawiającego i Wykonawcy, które uzyskały w trakcie trwania umowy jak również po jej zakończeniu z uwzględnieniem w szczególności przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 roku o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (t.j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1233)” zakresie sformułowania wskazanego czcionką pogrubioną jest zbyt daleko idący. W normalnej praktyce ochronie podlegają informacje będące tajemnicą przedsiębiorstwa lub będące chronione na podstawie oddzielnych przepisów np. RODO. Wykonanie zobowiązanie wskazanego w tym punkcie jest praktycznie niemożliwe zarówno dla Zamawiającego jak i wykonawcy.

Pytanie: Czy Zamawiający zmodyfikuje zapis na : „Strony wzajemnie zobowiązują się do zachowania w poufności informacji poufnych lub będących tajemnicą przedsiębiorstwa lub chronionych na podstawie oddzielnych przepisów np. RODO.

Odpowiedź na pytanie nr 106

Zamawiający zwraca uwagę, iż zapis w paragrafie 12 ust. 7 , czyli zobowiązanie do zachowania w poufności informacji dotyczących Zamawiającego i Wykonawcy odnosi się do Ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2022 r. poz. 1233), która to ustawa w art. 11 ust. 2 precyzuje wskazanie, że chodzi o tajemnice przedsiębiorstwa:

*Art. 11 ust. 2 „Przez tajemnicę przedsiębiorstwa rozumie się **informacje techniczne, technologiczne, organizacyjne przedsiębiorstwa lub inne informacje posiadające wartość gospodarczą, które jako całość lub w szczególnym zestawieniu i zbiorze ich elementów nie są powszechnie znane osobom** zwykle zajmującym się tym rodzajem informacji albo nie są łatwo dostępne dla takich osób, o ile uprawniony do korzystania z informacji lub rozporządzania nimi podjął, przy zachowaniu należytej staranności, działania w celu utrzymania ich w poufności.”.*

Biorąc pod uwagę powyższe zapis ust. 7 Zamawiający podtrzymuje zapisy w obecnym brzmieniu

Pytanie nr 107

Umowa 3 § 16 Pozostałe postanowienia

Zapis pkt.7 jest w sprzeczności z zapisem pkt.9.

Pytanie: Czy Zamawiający wykreśli zapis p.7

Odpowiedź na pytanie nr 107

Zamawiający informuje, że w odpowiedzi na odwołanie wykreślił § 16 ust. 9

Pytanie nr 108

Zamawiający wymaga tabor typu B, C/Ce, dla których opisane długości nadwozi nie pasują do funkcjonalności i parametrów użytkowych opisanych w wymaganiach szczegółowych. Dla przykładu w taborze B pomimo dopuszczonej długości nadwozia od 9,2m zaoferować można jedynie autobusy od długości wyraźnie powyżej 10m, gdyż krótsze nie spełnią kryteriów całkowicie niskiej podłogi, ani posiadania drzwi w układzie 2-2-2. Co więcej nie ma w

ogóle dostępnych na rynku autobusów o długości od 9,2m do 10m spełniających wymaganie całkowicie niskiej podłogi i drzwi w układzie 2-2-2. W praktyce do tego segmentu kwalifikują się jedynie autobusy o długości nadwozia od 10,5 do 10,65m. Chcielibyśmy zaoferować autobusy o długości 10,77m jako tabor typu B. Jednak zgodnie z obecnymi zapisami wymagań taborowych możemy to zrobić jedynie dla taboru typu C/Ce, a w praktyce walory użytkowe autobusu o długości 10,77m są takie jak wymagane dla taboru B.

Dlatego, dla uporządkowania i uzyskania większej zgodności wielkości taboru z ich oczekiwaną funkcjonalnością, dla zachowania równego poziomu konkurencyjności oraz umożliwienie zaoferowania autobusu o długości 10,77m jako tabor typu B prosimy o zmianę granicy rozróżnienia długości dotyczących taboru typów B, C/Ce jak poniżej:

Tabor B długość nadwozia od 9,2-11,0m

Tabor C/Ce długość nadwozia od 11,1-12,2m

Pytanie: W wymaganiach dla pojazdów z silnikiem diesla dopuszczalna wysokość nadwozia wynosi 3100 mm, a dla pojazdów z napędem hybrydowym dopuszczalna wysokość nadwozia wynosi 3200 mm. Wykonawca do obsługi przedmiotowych linii może wybrać tabor jakim świadczył będzie usługę. Dla zachowania wysokiej konkurencyjności postępowania oraz nie ograniczania potencjalnego grona wykonawców prosimy o ujednolicenie wymagań w zakresie wysokości nadwozia i ustalenia całkowitej wysokości nadwozia dla autobusów diesel i hybryda na poziomie 3200 mm.

Odpowiedź na pytanie nr 108

Zamawiający nie przechyla się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 109

Zamawiający wymaga, aby produkcja autobusów nastąpiła nie wcześniej niż 3 miesiące przed dostawą. Prosimy o zmianę tego wymagania na 5 miesięcy

Odpowiedź na pytanie nr 109

Zamawiający zmodyfikował zapisy Załącznika nr 2 do projektu umowy pkt 1.1.1. i 1.1.2. w odpowiedzi na odwołanie. Zapisy te otrzymują nowe brzmienie:

„2026 (fabrycznie nowy o przebiegu nie większym niż 4000 km w dniu odbioru i wyprodukowany nie wcześniej niż 6 miesięcy przed rozpoczęciem świadczenia usług)”.

Pytanie nr 110

Zamawiający wymaga składane fotele pasażerskie – spełniające funkcje oparcia lędźwiowego gdy są złożone. Aby zapewnić większy komfort pasażerom stojącym, dla uzyskania lepszego podparcia lędźwiowego chcielibyśmy zaoferować dodatkowe tapicerowane podparcie lędźwiowe umieszczone ponad złożonymi składanymi siedzeniami. Czy Zamawiający zaakceptuje takie rozwiązanie?

Odpowiedź na pytanie nr 110

Zamawiający nie zaakceptuje przedstawionego rozwiązania.

Pytanie nr 111

Zamawiający wymaga maksymalną wysokość stopnia wejściowego 325 mm w każdych drzwiach (liczoną dla opon o rozmiarze 22,5 cala) potwierdzoną homologacją na dzień składania oferty. Według wymagań homologacyjnych Regulaminu 107 EKG ONZ maksymalna wysokość stopni wejściowych drzwi wynosi 340 mm. Prosimy o akceptację poziomu 340 mm zgodną z wymaganiami homologacji, jako maksymalną wysokość stopni wejściowych drzwi.

Odpowiedź na pytanie nr 111

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 112

Pytanie: W załączniku nr 2 do umowy w pkt. 1.6.1. Zamawiający pisze „Nadmuch chłodnego powietrza w części pasażerskiej powinien być realizowany wieloma otworami wylotowymi rozmieszczonymi równomiernie w dwóch niezależnych kanałach wzdłuż linii okien ponad górną krawędzią w maksymalnej odległości od szyb

wynoszącej 15 cm skierowanymi w stronę okien autobusu.”. Chcielibyśmy zaoferować autobus z efektywnym układem schładzania wnętrza sprawdzonym w wielu różnych warunkach klimatycznych wyposażony w kanały nawiewowe w odległości 60 cm od okien autobusu. Prosimy o dopuszczenie takiego rozwiązania i zmianę zapisów na: „Nadmuch chłodnego powietrza w części pasażerskiej powinien być realizowany wieloma otworami wylotowymi rozmieszczonymi równomiernie w dwóch niezależnych kanałach wzdłuż linii okien ponad górną krawędzią w maksymalnej odległości od szyb wynoszącej 60 cm skierowanymi w stronę okien autobusu.”.

Odpowiedź na pytanie nr 112

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 113

Czy Zamawiający dopuści zastosowanie typowego autobusowego konwektora zamontowanego na dolnej części ściany bocznej w strefie gdzie wyznaczone są miejsca dla wózków inwalidzkich i dziecięcych?

Odpowiedź na pytanie nr 113

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 114

Zamawiający wymaga „Wszystkie szyby boczne typu przyciemnianego atermiczne.”. Czy ze względu na pogorszoną dostępność takich szyb na rynku jako komponentów do produkcji autobusów i wydłużony czas ich dostawy, Zamawiający dopuści szyby boczne podwójne typu przyciemnionego, które parametrami termicznymi nawet przewyższają pojedyncze szyby atermiczne?

Odpowiedź na pytanie nr 114

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 115

W załączniku nr 2 do umowy w pkt. 1.8.2. Zamawiający wymaga system rekuperacji. Ze względu na charakter sprawy w jakiej prowadzone jest przedmiotowe postępowanie celem zwiększenia konkurencyjności oraz poszerzenia grona potencjalnych wykonawców prosimy o rezygnację z wymagania systemu rekuperacji w przypadku autobusów z napędem diesla oraz/lub miękkiej hybrydy.

Odpowiedź na pytanie nr 115

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 116

Proszę o dopuszczenie autobusów z rozwiązaniem regulacji temperatury w kabinie kierowcy poprzez ustawienie intensywności i kierunku nawiewu powietrza schłodzonego lub ogrzanego wg uznania kierowcy, bez możliwości bezpośredniego ustawienia konkretnej wartości temperatury

Odpowiedź na pytanie nr 116

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 117

Proszę o dopuszczenie autobusów z układem klimatyzacji, którą w celu jej uruchomienia należy jednorazowo włączyć, po czym działa ona automatycznie i w każdej chwili jest możliwość jej wyłączenia przez kierowcę. Wskazujemy, że w autobusie z silnikiem diesla automatyczne uruchomienie klimatyzacji po załączeniu zapłonu nie jest możliwe ze względu, iż bez pracującego silnika nie włączy się kompresor klimatyzacji.

Odpowiedź na pytanie nr 117

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 118

Zgodnie z Regulaminem 107 EKG ONZ dotyczącym homologacji autobusów, obszar pod siedzeniami priorytetowymi autobusu miejskiego jest uznawany za przestrzeń dla psa przewodnika. Czy

Zamawiający mógłby potwierdzić, że rozwiązanie polegające na uznaniu za miejsce pod siedzeniami priorytetowymi jako odpowiednio oznakowanej przestrzeni dla psa przewodnika spełnia wymagania Zamawiającego?

Odpowiedź na pytanie nr 118

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 119

Czy zamawiający potwierdza zgodnie z § 3, punktem 18 załącznika nr 1 do SWZ "Zamawiający zobowiązuje się do udostępnienia Wykonawcy przystanków stałych, a także tymczasowych, na terenie Wrocławia, wyznaczanych w ramach okresowo obowiązujących zmian przebiegów linii komunikacyjnych.", że należy to interpretować jako iż operator jest odpowiedzialny za opłaty za przystanki?

Odpowiedź na pytanie nr 119

Tak, Zamawiający potwierdza przy czym informuje, że w obecnym stanie prawnym opłata za korzystanie z przystanków nie jest pobierana.

Pytanie nr 120

Dotyczy_zalacznik_nr_12_do_umowy_dokumentacja_interfejsu_its_2025_10_wtr pkt 2.3

2.3 Definicja wariantów związanych z przesyłaniem punktów zgłoszeniowych do systemu ITS „ Wariant A - ...W definicji punktów zgłoszeniowych znajduje się również konfiguracja modułów radiowych na skrzyżowaniach, do których zdarzenie osiągnięcia przez pojazd punktu zgłoszeniowego musi być wysłane również przy pomocy radia krótkiego zasięgu”

Pytanie:

Prosimy o wskazanie technologii/modelu i parametrów radia krótkiego zasięgu aby można było wyposażyć pojazd w stosowny nadajnik.

Odpowiedź na pytanie nr 120

Zamawiający informuje, że wariant A odnosi się do zgłoszenia priorytetu dla tramwajów i w związku z powyższym nie wymaga zastosowania radia krótkiego zasięgu dla autobusów.

Pytanie nr 121

Dotyczy_zalacznik_nr_3_do_umowy_oznaczenia_zewnetrzne_2025_10_wtr.doc, punkt 2.2 2.2 Tablica wewnętrzna przednia i tylna LCD musi:

- być wykonana w technologii pozwalającej na wyświetlanie w kolorze tekstu i grafiki opartej na matrycy LCD z podświetleniem LED, z regulacją jasności obrazu w zależności od warunków oświetlenia panujących w pojeździe;
- składać się z panelu o przekątnej minimum 37 - 38" przy rozdzielczości minimalnej wynoszącej 3840x1080 pikseli lub z dwóch paneli o przekątnej minimum 19" i rozdzielczości wynoszącej minimum 1440x900 pikseli każdy;
- zapewniać poziom jasności minimum 250cd/m²;
- zapewniać minimalny kontrast 1000:1;
- zapewniać kąty widzenia nie mniejsze niż 176 stopni w poziomie i pionie bez utraty kolorów i przekłamania barw;
- ...
- umożliwiać zdalną aktualizację materiału emisyjnego lub z wykorzystaniem złącza USB w sterowniku zamontowanym w autobusie;

Pytania:

- a) Z doświadczenia wykonawcy wynika, że jasność matrycy dla tablicy bocznej wewnętrznej LCD na poziomie min. 250cd/m² jest zdaniem pytającego niewystarczająca i tablica będzie słabo czytelna przy silnym nasłonecznieniu poprzez światło padające z boku autobusu. Prosimy o rewizję wartości parametru.
- b) Prosimy o dopuszczenie użycia lepszej i dedykowanej matrycy (panelu) o przekątnej minimum 37 - 38" przy rozdzielczości minimalnej wynoszącej 1920x540 pikseli i proporcjach ekranu 16:4,5 oraz o wysokiej jasności min. 700cd/m² oraz współczynniku

kontrastu min. 3500 wykonanych w technologii IPS lub MVA, charakteryzujących się szerokim (pełnym) kątem widzenia i dobrym odwzorowaniem barw, bez efektu inwersji skali szarości.

c) Prosimy o rewizję wymagania w odniesieniu do dopuszczenia matryc LCD 37-38" wykonanych w całości jako matryca o natywnej minimalnej rozdzielczości (nie tzw. matryc ciętych). Matryce cięte charakteryzują się mniejszą trwałością niż matryce dedykowane.

d) Prosimy o uzupełnienie wymagań w odniesieniu do aplikacji systemu emisyjnego. Czy zamawiający ma na myśli system emisji określonych treści, informacji, reklam, pasków RSS etc. na tablicy 37" lub tablicach 2 x LCD 19"?

Odpowiedź na pytanie nr 121

- a) Zamawiający nie wymaga tablicy bocznej wewnętrznej LCD
- b) Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Jednocześnie modyfikuje treść zapisów Załącznika nr 3 do projektu umowy pkt 2.2 tiret 2, który otrzymuje nowe brzmienie:
 - „składać się z panelu o przekątnej minimum 37 - 38" przy rozdzielczości minimalnej wynoszącej 3840x1080 pikseli lub z dwóch paneli o przekątnej minimum 19" i rozdzielczości wynoszącej minimum 1600x900 pikseli każdy"
- c) Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy. Zamawiający dopuszcza zastosowanie matryc wykonanych w całości jak również matryc ciętych.
- d) Zamawiający potwierdza. Dokładne wymagania w tym zakresie zostaną uzgodnione po podpisaniu umowy.

Pytanie nr 121

Dotyczy_zalacznik_nr_3_do_umowy_oznaczenia_zewnetrzne_2025_10_wtr.doc, punkt 2.3 2.3 System zapowiedzi głosowych wewnętrznych i zewnętrznych:

...

- system musi umożliwiać służbom serwisowym Wykonawcy (kierowca nie może mieć możliwości wprowadzenia zmian) dowolną regulację poziomu głośności emitowanych zapowiedzi, bezpośrednio

ze sterownika zamontowanego w autobusie z uwzględnieniem wskazań Zamawiającego odnośnie danego okresu dnia, przystanku oraz rodzaju zapowiedzi (wewnętrzne lub zewnętrzne) przy wyjściowym ustawieniu poziomu głośności w zakresie 72-74 dB;

Pytania:

- a) Czy Zamawiający wymaga użycia sonometru/sonometrów do pomiaru natężenia tła wewnątrz autobusów i uwzględnienia tego poziomu w głośności wygłaszanych wewnątrz komunikatów?
- b) Czy Zamawiający wymaga, aby Wykonawca posiadał możliwość zdalnego zadawania poziomu głośności zapowiedzi wewnętrznych i zewnętrznych (w sterowniku w autobusie) z poziomu systemu dyspozytorskiego?
- c) Czy Zamawiający wymaga wdrożenia w systemie dyspozytorskim Wykonawcy modułu harmonogramowania głośności zapowiedzi w zależności od bieżących wskazań Zamawiającego odnośnie danego okresu dnia, przystanku oraz rodzaju zapowiedzi (wewnętrzne lub zewnętrzne)?

Odpowiedź na pytanie nr 122

- a) Zamawiający nie wymaga użycia sonometru/sonometrów
- b) Zamawiający nie wymaga, aby Wykonawca posiadał możliwość zdalnego zadawania poziomu głośności zapowiedzi wewnętrznych i zewnętrznych (w sterowniku w autobusie) z poziomu systemu dyspozytorskiego i pozostawia to w gestii Wykonawcy.
- c) Zamawiający nie wymaga systemu dyspozytorskiego oraz wdrożenia w systemie dyspozytorskim Wykonawcy modułu harmonogramowania głośności zapowiedzi w zależności od bieżących wskazań Zamawiającego odnośnie danego okresu dnia, przystanku oraz rodzaju zapowiedzi (wewnętrzne lub zewnętrzne) i pozostawia to w gestii Wykonawcy.

Pytanie nr 123

Dotyczy_zalacznik_nr_3_do_umowy_oznaczenia_zewnetrzne_2025_10_wtr.doc, punkt 2.1

2.1 Rodzaje wymaganych tablic zewnętrznych.

...

- wyświetlacz biały LED powinien być wykonany w technologii LED w oparciu o diody wysokiej jasności o kolorze białym (minimum 5000 cd);
- wyświetlacz biały LED powinien mieć rozdzielczość, podaną w pikselach świetlnych w poziomie i w pionie na poziomie minimum 160x32 przy takim samym rozstawieniu punktów świetlnych w pionie i poziomie z dopuszczalnym odstępstwem +/- 1,25mm;

Pytania:

- a) Poza opisanym w SWZ wymaganiem, czy Zamawiający dopuszcza dla tablic zewnętrznych rozwiązanie równoważne – poprzez zastosowanie jednorodnej matrycy RGB w ramach całej tablicy - do wyświetlenia informacji w kolorze białym w tej części wyświetlacza LED , który ma również wyświetlać informację na biało (tj. oznaczenie kierunku, grafiki lub napisy specjalne w postaci tekstu białego koloru poprzez zaświecenie odpowiednio diod RGB)?
- b) Prosimy Zamawiającego o dopuszczenie w odniesieniu do każdej z tablic, która posiadać ma część RGB i część wyświetlającą na biało.

Odpowiedź na pytanie nr 123

Zamawiający modyfikuje treść zapisu Załącznika nr 3 pkt 2.1.1 poprzez dopisanie kolejnego tiretu o treści:

- Zamawiający dopuszcza zastosowanie wyłącznie kolorowego wyświetlacza LED RGB ale musi on spełniać wymogi w zakresie minimalnej liczby 27 kolorów na całej wielkości wyświetlacza

Zamawiający modyfikuje treść zapisu Załącznika nr 3 pkt 2.1.2 poprzez dopisanie kolejnego tiretu o treści

- Zamawiający dopuszcza zastosowanie wyłącznie kolorowego wyświetlacza LED RGB ale musi on spełniać wymogi w zakresie minimalnej liczby 27 kolorów na całej wielkości wyświetlacza

Zamawiający modyfikuje treść zapisu Załącznika nr 3 pkt 2.1.2 poprzez modyfikację tiretu 7 o treści:

- wyświetlacz LED RGB i biały LED powinny mieć wspólnie część aktywnej tablicy o minimalnych wymiarach wynoszących dla

szerokości 1245-1760 mm i dla wysokości 192-320 mm, przy rozstawieniu punktów świetlnych 5-10 mm

Pytanie nr 124

Rozdział XVI SWZ – kryterium oceny ofert B.

Zwracamy się z prośbą o usunięcie ww. kryterium.

Uzasadnienie:

Asystent hamowania jest systemem, który doskonale sprawdza się w warunkach jazdy ze stałą prędkością – np. na autostradach i drogach szybkiego ruchu, w transporcie dalekobieżnym.

W warunkach komunikacji pasażerskiej miejskiej i podmiejskiej, w której część pasażerów podróżuje na stojąco, asystent hamowania jest rozwiązaniem niepraktycznym, uciążliwym z uwagi na duże natężenie ruchu, a może być wręcz zagrożeniem dla bezpieczeństwa pasażerów (w przypadku nagłego, niekontrolowanego zahamowania).

Odpowiedź na pytanie nr 124

Zamawiający nie przychyła się do prośby Wykonawcy

Pytanie nr 125

Rozdział XVI SWZ – kryterium oceny ofert C:

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o zmianę treści opisu sposobu obliczania ww. zasięgu na następującą:

„Średni zasięg zaoferowanych autobusów zeroemisyjnych należy wyliczyć poprzez podzielenie 60% pojemności całkowitej baterii każdego zaoferowanego autobusu zeroemisyjnego (w tym wyposażonego w "range extender") przez wynik zużycia energii podczas testu e-SORT 2 (liczba km z 1 kWh) tego autobusu. Obliczenie to należy powtórzyć dla każdego z zaoferowanych autobusów a następnie zsumować uzyskany wynik i podzielić go przez łączną liczbę zaoferowanych autobusów. W przypadku zaoferowania autobusów wykorzystujących energię elektryczną wytworzoną z wodoru w zainstalowanych w nich ogniwach paliwowych należy dodać do siebie pojemności użytkowe wszystkich baterii i zbiorników na wodór w zaoferowanym autobusie (energia zmagazynowana w postaci wodoru zostanie pomnożona x 1,2) i

podzielić przez wynik testu e-SORT 2 w celu uzyskania łącznego zasięgu (z samej baterii i uzyskanego dzięki paliwu wodorowemu). Liczba zaoferowanych autobusów zeroemisyjnych musi odpowiadać liczbie wymaganych przez Zamawiającego autobusów zeroemisyjnych.”

Uzasadnienie zmiany:

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż istnieją zasadniczo dwa rodzaje autobusów elektrycznych zasilanych ogniwami wodorowymi:

- autobusy wodorowe „klasyczne”, w których energia wytwarzana jest w ogniwie wodorowym w sposób ciągły (podczas całego czasu użytkowania pojazdu), zasilając baterię bardzo niewielkiej pojemności (ok. 30 kWh);
- autobus bateryjno– wodorowy (tzw. „range extender”) – w którym energia z ładowania magazynowana jest w bateriach o dużej pojemności (powyżej 250 kWh), a dodatkowo, po rozładowaniu baterii – produkowana jest z ogniwa wodorowego. Autobus ten przez większy czas eksploatacji funkcjonuje jako zwykły pojazd baterijny, a dopiero po zużyciu energii zmagazynowanej w bateriach uruchamia się w nim ogniwo wodorowe celem uzupełnienia tej energii.

Przekładając powyższe na zasięg pojazdów należy zauważyć, iż w przypadku pierwszego z ww. rozwiązań nie jest on uzależniony od ilości wyprodukowanej/ zmagazynowanej energii elektrycznej, a – od ilości zużytego paliwa wodorowego.

Przekładając to z kolei na opisane powyżej kryterium oceny ofert, należy stwierdzić, iż zapis sposobu obliczania zasięgu w brzmieniu aktualnym jest krzywdzący dla rozwiązania z „klasycznym” układem wodorowym.

W związku z powyższym przy obliczeniu zasięgu autobusu wyposażonego w tak zwany „range extender” zwracamy się z prośbą do Zamawiającego, aby przy wyliczaniu pojemność baterii zastosować zasadę taką jak przy autobusach czysto baterijnych, czyli:

należy podzielić pojemność baterii przez 60%.

Dodatkowo powszechnie wiadomym, jest, że pojemność baterii trakcyjnych w warunkach zimowych jest pomniejszona, co przekłada się na mniejszy zasięg pojazdu. Fakt ten nie dotyczy energii zgromadzonej w zbiornikach wodorowych. W związku z tym proponujemy zastosowanie dodatkowego mnożenia x 1,2 energii zgromadzonej w postaci wodoru.

Odpowiedź na pytanie nr 125

Zamawiający nie przychyliła się do prośby Wykonawcy

Pytanie nr 126

Umowa § 14 ust. 3:

Zamawiający napisał:

„Zakres opcji obejmuje zwiększenie wymaganej liczby autobusów o maksymalnie 4 autobusy, w tym 2 typu C i 2 typu Ce (z możliwością zamiany na wniosek Wykonawcy dowolnego z dodatkowych autobusów typu C na typ D lub De oraz typu Ce na De) spełniających wymagania, o których mowa w Umowie – wartość ta będzie wynosić (w przypadku potrzeby uruchomienia) w 2027 roku – 2 autobusy, w 2028 roku – 3 autobusy, w 2029 roku – 4 autobusy, przy czym w ostatnich 12 miesiącach obowiązywania Umowy wartość ta nie będzie większa niż 2 autobusy (w przypadku braku potrzeby uruchomienia w poprzednich latach 4 autobusów).(..)”

Zwracamy się z prośbą o doprecyzowanie, które z ww. autobusów (w przypadku uruchomienia opcji) będą autobusami zero-emisyjnymi oraz – w jakim terminie Wykonawca zostanie poinformowany o skorzystaniu przez Zamawiającego z opcji w stosunku do dostarczenia autobusów do obsługi zadań objętych opcją.

Zwracamy uwagę Zamawiającego na fakt, że proces produkcyjny autobusów zero-emisyjnych wynosi przeciętnie 10-12 miesięcy od dnia otrzymania zamówienia, natomiast dostawcy takich pojazdów – z uwagi na specyfikę produktu - nie posiadają gotowych autobusów na magazynie w specyfikacji i z wyposażeniem określonym przez Zamawiającego w niniejszym postępowaniu, aby dostarczyć je Wykonawcy w terminie krótszym niż ww. 10-12 miesięcy od dnia otrzymania zamówienia od Wykonawcy.

Odpowiedź na pytanie nr 126

Zamawiający nie widzi potrzeby doprecyzowania.

Pytanie nr 127

Umowa § 14 ust. 5:

Zwracamy się z prośbą o sprecyzowanie, ile czasu będzie miał producent autobusów będących przedmiotem opcji na wyprodukowanie i dostarczenie pojazdów. Zamawiający pisze że poinformuje Wykonawcę o zamiarze każdorazowego skorzystania z opcji z minimum 90-dniowym wyprzedzeniem. Termin 90 dni jest terminem nierealnym na wyprodukowanie i dostarczenie autobusu zeroemisyjnego, zgodnie z argumentacją przywołaną w pytaniu powyżej.

Odpowiedź na pytanie nr 127

Zamawiający nie zawiera umowy z producentem autobusów tylko z Wykonawcą i nie wnika w ustalenia pomiędzy nimi.

Pytanie nr 128

Dotyczy SWZ, Rozdział XIV, Pkt 1.

Zwracamy się do Zamawiającego z uprzejmą prośbą o wydłużenie terminu składania ofert o 7 dni w przedmiotowym postępowaniu. Dodatkowy czas pozwoli na przygotowanie oferty z należytą starannością, zgodnie z wymaganiami określonymi w Specyfikacji Warunków Zamówienia.

Odpowiedź na pytanie nr 128

Zamawiający przychyliła się do stanowiska Wykonawcy i wydłużyła termin składania ofert do godz.**12:00** dnia **30.04.2025** r.

Ulega również zmianie termin otwarcia ofert na **30.04.2025** godz. **12:30**

Pytanie nr 129

Dotyczy: Opisu Przedmiotu Zamówienia // Załącznik nr 3, Oznaczenia zewnętrzne // 2. Wymagane zewnętrzne i wewnętrzne oznakowanie liniowe autobusów // 2.1 Rodzaje wymaganych tablic zewnętrznych // 2.1.1. Tablica przednia.

Wykonawca wnosi o dopuszczenie tablicy LED o rozdzielczości 32x224 (64x32+160x32) z polem odczytowym o szerokości 1794mm oraz wysokości 256mm.

Proponowane rozwiązanie, zapewni odpowiednią, oczekiwaną przez Zamawiającego czytelność wyświetlanych informacji, a z technicznego punktu widzenia, znacznie ułatwi wykonywanie prac montażowych/serwisowych. Nasza prośba podyktowana jest w dużej mierze problemem z ograniczoną dostępną przestrzenią montażową we wnęce czołowej pojazdu

Odpowiedź na pytanie nr 129

Zamawiający modyfikuje treść zapisu Załącznika nr 3 pkt 2.1.1 poprzez modyfikacje tiretu 7 o treści:

- minimalne wymiary łącznej części aktywnej tablicy (LED RGB i LED) to szerokość 1794-2080 mm i wysokość 256-320 mm, przy rozstawieniu punktów świetlnych 5-10 mm

Pytanie nr 130

Dotyczy: Opisu Przedmiotu Zamówienia // Załącznik nr 3, Oznaczenia zewnętrzne // 2. Wymagane zewnętrzne i wewnętrzne oznakowanie liniowe autobusów // 2.1 Rodzaje wymaganych tablic zewnętrznych // 2.1.2 Tablica boczna prawa przednia, tylna oraz boczna lewa przednia i środkowa.

Wykonawca wnosi o dopuszczenie tablicy LED o rozdzielczości 32x192 (64x32+128x32) z polem odczytowym o szerokości 962mm oraz wysokości 192mm.

Proponowane rozwiązanie zapewni odpowiednią, oczekiwaną przez Zamawiającego czytelność wyświetlanych informacji, a z technicznego punktu widzenia, znacznie ułatwi wykonywanie prac montażowych/serwisowych. Wskazywana zmiana, pozwoli również zoptymalizować koszty realizacji zamówienia

Odpowiedź na pytanie nr 130

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 131

Dotyczy: Opisu Przedmiotu Zamówienia // Załącznik nr 3, Oznaczenia zewnętrzne // 2. Wymagane zewnętrzne i wewnętrzne

oznakowanie liniowe autobusów // 2.2 Tablica wewnętrzna przednia i tylna LCD.

Wykonawca wnosi o dopuszczenie rozwiązania opartego o wyświetlacz 37" z rozdzielczością 1920x540px.

Monitor o przekątnej 37 cali to podstawowe urządzenie, które w swojej ofercie posiada każdy z Dostawców Systemów Informacji Pasażerskiej. Jest to urządzenie wdrażane w większości realizacji w kraju oraz za granicą w pojazdach transportu publicznego. Z doświadczenia Wykonawcy wynika, że monitor 37 cali, zapewnia bardzo dobrą czytelność wyświetlanych informacji, przy jednoczesnym mniejszym zapotrzebowaniu na energię elektryczną, w porównaniu do rozwiązania opartego na dwóch wyświetlaczach 1440x900px. Zastosowanie jednego urządzenia, pozwoli również obniżyć koszt wyposażenia pojazdów w wymagane systemy. Jeżeli jednak niezbędne jest zastosowanie 2 wyświetlaczy, alternatywnie, zamiennie za monitory o przekątnej minimum 19 cali, wnosimy o dopuszczenie rozwiązania opartego o dwa monitory 15 cali i rozdzielczości 1920x1080 każdy. Dzięki zastosowaniu wskazanych monitorów, uzyskujemy identyczną rozdzielczość jak wymagana przez Zamawiającego dla monitora 37-38 cali. Dodatkowo montaż takich monitorów, pozwoli na zwiększenie prześwitu pomiędzy podłogą, a dolną krawędzią monitora. Z technicznego punktu widzenia, na etapie produkcji pojazdu, proponowane rozwiązanie zapewni bezproblemowy montaż urządzeń w autobusie dowolnego producenta dostępnego na rynku.

Odpowiedź na pytanie nr 131

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy

Pytanie nr 132

Dotyczy: Opisu Przedmiotu Zamówienia // Załącznik nr 10, Monitoring // 3. Szczegółowe wymagania // 3.1.3 sygnalizacja rejestracji:

Wykonawca wnosi o dopuszczenie rozwiązania, w którym to sygnalizacja pracy rejestratora tj.: poprawnej pracy, awarii dysku, zasłonięcia kamery, utraty sygnału z kamery, będzie zrealizowana w

odpowiedni, intuicyjny sposób na terminalu kierowcy. Rozwiązanie takie pozwoli na bieżące informowanie o stanie pracy systemu CCTV, bez konieczności obserwowania samego urządzenia. Naszą prośbę uzasadniamy faktem, że rejestrator systemu monitoringu będzie zabudowany w przestrzeni technicznej autobusu.

Odpowiedź na pytanie nr 132

Sposób sygnalizacji pracy rejestratora Zamawiający pozostawia w gestii Wykonawcy.

Pytanie nr 133

W SWZ pkt. VIII. WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU 4. a) Zamawiający wskazuje, że aby spełnić wymagania w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, Wykonawca musi wykazać, "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) 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 2024 r. poz. 1539 t.j.) o łącznej wielkości pracy przewozowej nie mniejszej niż 1 300 000 wozokilometrów."

Czy Zamawiający jest skłonny zmodyfikować wyżej cytowane wymagania, redukując liczbę wymaganych wzkm o połowę zrealizowanych w ramach jednego zadania, lub rezygnując z wymogu, że doświadczenie Wykonawcy w ilość 1 300 000 wzkm musi opierać się na jednym kontrakcie? Dopuszczając tym samym do udziału w postępowaniu Wykonawców, którzy dotychczas realizowali większą ilość wzkm niż wymagana, jednak nie w ramach jednego zadania.

Odpowiedź na pytanie nr 133

Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie modyfikuje zapis pkt VIII SWZ (Warunki udziału w postępowaniu) ppkt 4, lit. a), który otrzymuje nowe brzmienie:

„a) w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, jeśli wykaże on, że: w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeśli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał lub wykonuje co najmniej jedno (1) albo więcej zamówień polegających na świadczeniu przez co najmniej 12 kolejnych miesięcy (w ramach jednego kontraktu albo w ramach większej liczby kontraktów zawartych z tym samym podmiotem i realizowanych w tych samym okresie 12 kolejnych miesięcy) 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 2024 r. poz. 1539 tj.) o łącznej wielkości pracy przewozowej nie mniejszej niż 1 300 000 wozokilometrów.”

Z up. Prezydenta
Dyrektor
Wydziału Zamówień Publicznych
Ewa Kulik