

Warszawa, dnia 5 października 2018 r.

MWZ7-26-95.9-2018

Według rozdzielnika

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na „Autobusowy przewóz osób”, znak: MWZ7-26-95-2018.

Działając na podstawie art. 38 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r., poz. 1986), Zamawiający przekazuje treść zapytań wraz z udzielonymi odpowiedziami.

Wniosek II

Pytanie nr 1

W załączniku nr 1 do umowy dotyczącym zadania nr 1 i nr 2 zamawiający w punkcie 2 ppkt 2 pisze, że opracuje na podstawie rozkładów jazdy plan pracy brygad autobusowych (pojęcie brygady zamawiający opisuje w pkt 1) z obowiązkiem stosowania się do niego przez wykonawcę bez możliwości dokonania zmian.

Czy zamawiający posiada stosowną wiedzę i uprawnienia do układania czasu pracy kierowców. Jeżeli tak to prosimy o udostępnienie tych uprawnień zgodnych z zapisami Ustawy o transporcie drogowym. Układając plan pracy kierowców zamawiający bierze na siebie obowiązek ustawowy wynikający z przepisów o czasie pracy kierowcy, a wykonawca zgodnie z zapisami ustawy udostępni go organom kontrolnym tym samym zdejmując z przewoźnika odpowiedzialność za naruszenia przepisów przytoczonej powyżej ustawy.

Jeżeli zamawiający nie posiada stosownych certyfikatów kompetencji zawodowych oraz zezwolenia na wykonywanie transportu drogowego zgodnie z przytoczoną przez zamawiającego w siwz ustawą prosimy zmiany zapisów w cytowanym załączniku np.: na ..."wykonawca na podstawie przekazanych przez zamawiającego rozkładów jazdy w terminie nie później niż 7 dni roboczych przed ich zmianą opracuje plany brygad autobusowych i przekaze zamawiającemu do uzgodnienia w terminie nie później niż 48 godzin przed rozpoczęciem realizacji przedmiotowego planu..."

Automatycznie wykreśleniu ulega pkt 5 załącznika.

Odpowiedź:

Zamawiający będzie opracowywał plan zatrudnienia autobusów do obsługi konkretnych kursów, wynikających z obowiązującego rozkładu jazdy, uwzględniając, na ile to możliwe, czas pracy kierowcy, w tym wymagane przerwy od prowadzenia pojazdu. Rolą Wykonawcy będzie opracowanie grafiku pracy kierowców w taki sposób, by czas pracy kierowców mieścił się w normach określonych obowiązującymi przepisami prawa.

Zamawiający nie dopuszcza do sytuacji nieprzestrzegania czasu pracy kierowcy, na co wpływ Wykonawca, opracowujący grafik pracy kierowców autobusów.





W związku z powyższym Zamawiający dokonuje zmianę zapisu w Załączniku nr 1 do Umowy, dotyczącym zadania nr 1 i nr 2 w punkcie 1 ppkt 1 polegającą na zmianie definicji brygady z

„1) **Brygada** (autobusowa) – plan pracy autobusu i kierowców obsługujących autobus, uwzględniający realizację zaplanowanej liczby kursów rozkładowych, realizowanych przez daną brygadę (jeden autobus w dobie przewozowej)”

na
„1) **Brygada** (autobusowa) – plan pracy autobusu uwzględniający realizację zaplanowanej liczby kursów rozkładowych, realizowanych przez daną brygadę (jeden autobus w dobie przewozowej)”.

Pytanie nr 2

Zamawiający zapisuje sobie prawo do ograniczenia wielkości przewozów do 20%. Jest to blisko 1/4 całości planu przewozowego, co w sposób istotny ma wpływ na kalkulację stawki za 1 wozokm.

Wnioskujemy o ograniczenie tego zapisu do maksymalnie 10%. Zamawiający jako przewoźnik kolejowy wykonujący aktualnie przewozy na przedmiotowej trasie posiada wiedzę o potokach pasażerskich, zatem przy dołożeniu należytej staranności jest w stanie dokładniej oszacować swoje potrzeby.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychylił się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 3

W pkt 2 ppkt 9 załącznika do umowy zamawiający oczekuje od wykonawcy podstawienia autobusów rezerwowych (dodatkowych) w przypadku "...wystąpienia sytuacji związanej z realizacją jazd pociągów zamawiającego w odstępie od obowiązującego rozkładu jazdy pociągów...wykonawca BEZWZGLĘDNI dopilnuje...skomunikowania autobusów z pociągami". Jest to zapis martwy, nie do zaakceptowania Ponieważ :

- w przypadku posiadania 3 autobusów rezerwowych, a znacznego opóźnienia większej liczby pociągów nie ma możliwości skomunikowania wszystkich połączeń,
- w którym miejscu na blisko 130 km odcinku trasy wystąpi konieczność skomunikowania ?
- wykonawca nie może ponosić konsekwencji błędów lub zdarzeń losowych występujących po stronie zamawiającego.

Oczywistym dla pytającego jest konieczność współpracy operatywnej w zakresie skomunikowania autobusów z pociągami i możliwie daleka współpraca w tym zakresie dyspozytora zamawiającego i wykonawcy. Jednak "BEZWZGLĘDNE" dopilnowanie powinno leżeć po stronie zamawiającego ponieważ tylko zamawiający ma pełną wiedzę np.: nad miejscem wystąpienia przerwy w ruchu pociągów, potencjalnego czasu jej trwania oraz wielu innych elementów o których wiedza dyspozytorowi wykonawcy jest zbędna.

Prosimy o bezwzględną zmianę przytoczonego zapisu np.: "wykonawca ma obowiązek współpracy z zamawiającym" lub całkowite jego wykreślenie.

Odpowiedź:

Zamawiający określił, że Wykonawca będzie powiadamiany przez pracowników Zamawiającego o ewentualnych utrudnieniach i wtedy dopilnuje realizacji tych poleceń (np. oczekiwania na opóźniony, skomunikowany pociąg). W takiej sytuacji Wykonawca zobowiązany jest bezwzględnie dopilnować realizacji wykazanych w rozkładzie jazdy autobusów, skomunikowań kursów autobusowych z wyznaczonymi pociągami.





Decyzja o ewentualnym zerwaniu skomunikowania należy wyłącznie do dyżurującego pracownika Dyspozytury Zamawiającego. Zamawiający nie wymaga przy tym uruchamiania autobusów rezerwowych, nie będzie też naliczał kar umownych za opóźnioną realizację kursów autobusowych, wynikającą z oczekiwania na opóźnione pociągi Zamawiającego, z którymi realizowane było skomunikowanie.

W związku z tym Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie nr 4

W pkt 2.11 załącznika nr 1 zamawiający pisze, że ...przystankiem początkowym lub końcowym dla przewozów na odcinku Otwock - Dęblin może być dowolny z wymienionych w pkt 2.11 przystanek.

W jaki sposób wykonawca ma skalkulować koszty przejazdów "próżnych" do/z przystanku początkowego? Czy zamawiający w przypadku "skorzystania z opcji" wymienionej w pkt 2.11 pokryje koszty i uzna je zgodnie z zapisami umowy za służbowe.

Odpowiedź:

Zamawiający określił w siwz planowaną do realizacji przez Wykonawcę pracę przewozową. Jeżeli przejazd służbowy/próżny będzie bezpośrednio związany z realizacją rozkładu jazdy, Zamawiający pokryje jego koszty zgodnie ze stawką za jeden wozokilometr, jaką Wykonawca zaoferuje w postępowaniu przetargowym.

Pytanie nr 5

W pkt 2.12 zamawiający żąda wskazania miejsc "zajezdni" i ilości garażowanych w nich pojazdów oraz informacji o dyslokacji pojazdów na 48 godzin przed jej wykonaniem. Zdaniem pytającego warunek ten jest nadmierny w myśl U.pzp ponieważ nie ma wpływu dla zamawiającego na wykonywanie pracy przewozowej oraz kosztów umowy, a jedynie obciąża wykonawcę koniecznością przekazywania dodatkowych zbędnych informacji, a w przypadku braku ich przekazania naliczenia kar umownych.

Co w przypadku braku "zajezdni" ?

Proszę o wykreślenie punktu 2.12 z załącznika do umowy.

Odpowiedź:

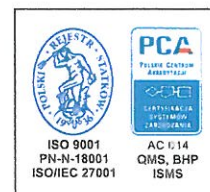
Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Zamawiający określa konieczność przekazania informacji dotyczących "punktów dysponowania taborem", co rozumie poprzez miejsce postoju, garażowania, parkowania autobusów, z których rozpoczynają bieg celem realizacji rozkładu jazdy. Informacja ta ma na celu umożliwienie Zamawiającemu realizację zadań w zakresie bieżącego nadzoru nad realizacją przewozów, a w sytuacjach awaryjnych ułatwia Zamawiającemu podejmowanie operatywnych działań i przewidywanie wielkości utrudnień (np. wymiana autobusu, zjazd i wyjazd autobusów z ww. "punktów ..." celem realizacji rozkładu jazdy) oraz ewentualnego przeprowadzenia auditu.

Pytanie 6

Punkt 3.1 załącznika do umowy. W jaki sposób rzeczywisty zamawiający zamierza wyegzekwować zapisy umowy np.: przy braku urządzeń gps określić wartość +/- 60 sek. przyspieszeń lub opóźnień pojazdów.?

Czy zdaniem zamawiającego nie posiadanie urządzeń gps które w sposób istotny poprawiają zamawiającemu jakość wykonywania przewozów i możliwość bieżącego operatywnego reagowania na sytuacje losowe, nie pogorszy jakości usługi w stosunku do pasażerów, którzy są najważniejszym elementem naszej działalności?





W związku z opcjonalnością posiadania urządzeń gps przez wykonawcę i ogromną ilością kar zastosowanych przez zamawiającego na podstawie danych z tych urządzeń, naszym zdaniem żaden racjonalnie myślący potencjalny wykonawca nie zdecyduje się na ich posiadanie, co w sposób znaczący spowoduje obniżenie jakości usług przez KM w stosunku do pasażera.

Czas reakcji na zdarzenia losowe wynoszący 20 min na tak długim odcinku trasy jest nie realny ponieważ sam kontakt kierowcy z dyspozytorem jest zbliżony do podanego przez zamawiającego czasu reakcji na zdarzenie.

pkt 3.3 Czy pracownicy zamawiającego mają wystarczającą i udokumentowaną wiedzę techniczną w celu dokonania kontroli i żądania wycofania autobusu z ruchu?

Zdarzenia losowe o czasowości +/- 10 min występują bardzo często i niejednokrotnie nie mają wpływu na końcowe opóźnienie autobusu. W jaki sposób zamawiający realnie wyobraża sobie pracę dyspozytora wykonawcy:

- obserwację ruchu ciągłego ok 20 autobusów, przy równoczesnej konieczności działania operatywnego na zdarzenia losowe
- przygotowywanie i przysyłanie różnego rodzaju wymaganych dokumentów (karty zdarzenia, informacji o dyslokacji pojazdów, kart kontrolnych mycia i przeglądów itp.)
- dysponowanie instruktorami nadzoru ruchu
- wiele innych czynności których oczekuje zamawiający od wykonawcy (typu np.: kontakt z kierowcami w przypadku awarii)

Za wszelkie opóźnienia w pracy dyspozytora wykonawcy zamawiający przygotował katalog wysokich kar nieadekwatnych do wysokości rentowności kontraktu.

Wnoskujemy o całkowite wykreślenie punktu 3 załącznika lub dostosowanie go do realiów ponieważ takie zapisy mogą uniemożliwić podpisanie umowy.

Pragniemy dodać, że zapisy umowy nie mogą być zgodnie z obowiązującym prawem abuzywne, a strony umowy muszą mieć jednakowe prawa i obowiązki.

W przedstawionym przez Zamawiającego wzorze umowy znajdują się tylko żądania jednostronne, często wzajemnie się wykluczające i oderwane od realiów zadania przewozowego (miejsca i czasu), które w przyszłości skutkowałyby wyłącznie karami. Powyższa opinia wynika z doświadczeń przewoźnika między innymi ze współpracy z zamawiającym oraz analizą objętościową punktu 7 załącznika nr 1 do Umowy w porównaniu do punktów 1-6 tego samego załącznika.

Odpowiedź:

W przypadku braku urządzeń GPS, kontrole mogą być wykonywane przez pracownika Zamawiającego wykonującego czynności kontrolne na dowolnym przystanku przewidzianym w obowiązującym rozkładzie jazdy, celem dokonywania pomiaru punktualności kursowania autobusów.

Zamawiający nie wyklucza stosowania w autobusach innych, niż określone w siwz rozwiązań pozycjonowania pojazdów z wykorzystaniem urządzeń gps, przy czym, zgodnie z określonym w siwz kryterium oceny ofert, dodatkowo punktowane będzie wyposażenie opcjonalne autobusów w urządzenia gps spełniające wymagania określone przez Zamawiającego.

Czas reakcji na zdarzenia losowe wynoszący 20 min jest czasem optymalnym dla przekazu informacji o zdarzeniu kanałem informacyjnym: kierowca → dyspozytor Wykonawcy → dyspozytor Zamawiającego.

W związku z tym Zamawiający nie przychyliła się do wniosku Wykonawcy.





Pytanie 7

W pkt 4.6 Zamawiający pisze o uzgodnieniu wykazu taborowego na 48 godzin przed jego obowiązywaniem. Powszechnie wiadomo jest, że warunki w jakich eksploatowane są pojazdy powodują niejednokrotnie konieczność napraw itp., a w celu zapewnienia realizacji przewozów istnieje konieczność wystania pojazdu z poza uzgodnionej listy.

Proponujemy zmianę zapisu w tym zakresie bez sformułowania 48 godzin, a wyłącznie pozostawić słowa ..."powinna zostać uzgodniona"...

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy. Jednocześnie Wykonawca przewidując utrudnienia w dostępności autobusów może zgłosić dodatkowe pojazdy do ww. Wykazu.

Pytanie 8

W jakim celu zamawiający wymaga dodatkowo umieszczenia oznaczenia brygady w prawym dolnym rogu szyby czołowej pojazdu o konkretnym kroju i wielkości czcionki jeżeli wiadomo jest, że np.: autobusy turystyczne nie mają możliwości konstrukcyjnych umieszczenia takiej ramki. Zamawiający i tak życzy sobie wykazu brygad wraz z numerami taborowymi. Z praktyki pytającego wynika, że z powodu częstych zmian autobusów na brygadach w wyniku zdarzeń losowych (np. opóźnienie pociągu, awaria itp.) kierowcy niestety zapominają przełożyć nawet własnych dokumentów, a oznakowania ruchome pojazdów często giną.

Oznaczenie brygady przy posiadaniu identyfikacji pojazdu poprzez numer taborowy jest naszym zdaniem potencjalnym dodatkowym elementem do stosowania kar, a nie wpływającym na poprawę jakości przewozów dla pasażera.

Wnioskujemy o rezygnację z tego zapisu, a szczególnie szczegółowych określeń ich wielkości i wyglądu.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 9

Zamawiający w punkcie 7f oczekuje bezzwłocznego usunięcia wszelkich oznaczeń, ramek itp. z pojazdów w terminie 3 dni po zakończeniu umowy.

Zdaniem pytającego jedynym oznaczeniem, które zamawiający ma prawo żądać usunąć jest logotyp spółki KM. Pozostałe oznaczenia jak np.: numery taborowe nie stanowią zastrzeżonego znaku przez KM w Urzędzie Patentowym RP, jak też nie stanowią jego własności pod żadnym innym względem prawnym.

Prosimy o pozostawienie żądania bezzwłocznego usunięcia wyłącznie logotypu spółki określonego w pkt 7e.

Odpowiedź:

Zamawiający przychyła się w wniosku. **W związku z powyższym Zamawiający dokonuje modyfikacji zapisu w Załączniku nr 1 do Umowy, dotyczącym zadania nr 1 i nr 2 w punkcie 4 ppkt 7 lit f) polegającą na zmianie zapisu z:**

„Wykonawca bezzwłocznie usunie oznaczenia Zamawiającego (o których mowa w ppkt a) ÷ e) z autobusów po zakończeniu świadczenia usługi na rzecz Zamawiającego, najpóźniej w ciągu trzech dni od daty zakończeniu świadczenia usługi oraz bezzwłocznego usunięcia oznaczeń Zamawiającego (o których mowa w ppkt a) ÷ e) z autobusów realizujących przewozy na rzecz Zamawiającego, w przypadku okresowych przesunięć autobusów do realizacji przewozów na rzecz innych podmiotów, najpóźniej przed wyruszeniem autobusu w pierwszą tego typu trasę”



na

„Wykonawca bezzwłocznie usunie oznaczenia Zamawiającego (o których mowa w ppkt c) i e) z autobusów po zakończeniu świadczenia usługi na rzecz Zamawiającego, najpóźniej w ciągu trzech dni od daty zakończenia świadczenia usługi oraz bezzwłocznego usunięcia oznaczeń Zamawiającego (o których mowa w ppkt c) i e) z autobusów realizujących przewozy na rzecz Zamawiającego, w przypadku okresowych przesunięć autobusów do realizacji przewozów na rzecz innych podmiotów, najpóźniej przed wyruszeniem autobusu w pierwszą tego typu trasę.”

Pytanie 10

W punkcie 4.8, 4.9, 4.10 Zamawiający "próbuję" określić standardy czystości i zasady przekazywania informacji dotyczących mycia i przeglądów pojazdów. Pytający celowo używa cudzołóstwa w słowie próbuje ponieważ sformułowania są dalece nieprecyzyjne i brak jest ich odzwierciedlenia w precyzyjnych określeniach prawnych. Prosimy o precyzyjne wyjaśnienie pojęć wraz ze wskazaniem podstawy prawnej ich definicji ze szczególnym wyjaśnieniem różnic pomiędzy skrajnym zabrudzeniem, a znacznym zabrudzeniem w oparciu o istniejące oficjalne definicje.

- właściwy stan techniczny
- znacznego zabrudzenia
- skrajnego zabrudzenia
- estetyczny wygląd zewnętrzny i wewnętrzny pojazdu

Jaka jest podstawa prawna nie dopuszczenia pojazdu do ruchu w związku z uszkodzeniami poszycia zewnętrznego pojazdu lub/i kompozycji kolorów odbiegających skrajnie od pozostałej kolorystyki pojazdu wymaganej przez Zamawiającego.

Wiadomym powszechnie jest, że pojazdy ulegają wielu różnym uszkodzeniom zewnętrznym, ale te przypadki nie są kwalifikowane przez upoważnione do tego organy jako nie dopuszczone do ruchu. pojazdy winny mieć sprawne światła, wycieraczki, sygnał dźwiękowy oraz całe szyby. Zatem zapisy punktu 10 są nadmiernym wymaganiem. Nie precyzyjnym i subiektywnym, co jako podstawa nie może być przyjęta w umowie.

Proszę o wykreślenie powyższych zapisów jak również prowadzenia i przekazywania zamawiającemu dokumentacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w postaci karta napraw i przeglądów okresowych pojazdów. Brak tych informacji stanowi kolejny punkt do katalogu kar umownych. Pytający sugeruje, że jest to jeden z kluczowych powodów umieszczenia przedmiotowego żądania.

Odpowiedź

Zamawiający określa wymagania dotyczące regularnego mycia pojazdów, w tym w warunkach powodujących szybsze zabrudzenie pojazdu, tj. opady atmosferyczne. W tym zakresie Zamawiający będzie także prowadził działania kontrolne, celem ustalenia przestrzegania przez Wykonawcę wymogu regularnego mycia pojazdów, przyjmując, że:

Znaczne zabrudzenie - jest to stan, w którym zabrudzenie powoduje zmianę barw danego elementu z pierwotnie przyjętego do koloru zabrudzenia,

Skrajne zabrudzenie - jest to stan, w którym zabrudzenie powoduje zmianę barw danego elementu z pierwotnie przyjętego do koloru zabrudzenia, z tym że kolor pierwotny jest tu zupełnie niewidoczny.

Estetyczny wygląd zewnętrzny i wewnętrzny pojazdu Zamawiający określił w Załączniku nr 1 do Umowy, dotyczącym zadania nr 1 i nr 2 w punkcie 4 ppkt 10. Co więcej, w punkcie 4 ppkt 13 Zamawiający określa, że kolorystyka autobusów musi być jednolita. Tym samym nie może być sytuacji, gdy poszczególne panele poszycia autobusu różnią się kolorystyką.

W związku z powyższym Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.





Pytanie 11

W mniemaniu pytającego temperatura komfortowa jest różna dla różnych osób. Urządzenia grzewcze lub chłodnicze pracują wyłącznie w pewnych parametrach temperatury ponieważ mają swoją określoną wydajność. To powoduje, że przy skrajnie niskich lub wysokich temperaturach oczekiwania zamawiającego nie mogą być spełnione z powodu warunków technicznych niezależnych od pytającego. Przykładowo jeżeli temperatura zewnętrzna wyniesie minus 20 stopni Zamawiający oczekuje w pojeździe temperatury minimalnej plus 12 stopni - jest to warunek praktycznie nie do spełnienia w przypadku używania standardowych ogrzewań montowanych w autobusach turystycznych, miejskich oraz międzymiastowych uwzględniając częstotliwość otwierania drzwi na przystankach. Ponadto temperatura w przedziale pasażerskim podniesie się po określonym czasie pracy silnika pojazdu ponieważ ogrzewania postojowe (w większości aut) służą do ułatwienia rozruchu podnosząc temperaturę oleju silnika oraz podgrzewają obieg wody wyłącznie na dmuchawę kierowcy. Układ grzewczy autobusu działa po osiągnięciu przez silnik temperatury powyżej 70 stopni i otwarciu termostatów.

Zamawiający oczekuje typowego ogrzewania do autobusów miejskich z dodatkowymi urządzeniami grzewczymi pod fotelami pasażerskimi, co eliminuje znaczną część pojazdów będącą na rynku. Ogrzewania oczekiwane przez zamawiającego są montowane na zamówienie do pojazdów eksploatowanych w krajach gdzie występują niskie temperatury.

Urządzenia do sterowania i regulacji są automatycznie zakodowane w systemie komputerowym pojazdu, a kierowca ma możliwość regulacji temperatury w pojeździe w zakresie +/- 5 stopni w stosunku do ustawień automatycznych.

Proszę o wykreślenie zapisu punktu 11 od słów...urządzenia do sterowania... do końca akapitu oraz zwiększenie tolerancji temperatury do +/- 5 stopni.

Odpowiedź

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 12

Czy zamawiający dopuści urządzenia GPS wysyłające sygnały lokalizacyjne co 60 sekund oraz bez rejestracji pracy parametrów grzewczych na ekranie mapy cyfrowej?

Odpowiedź

Zamawiający nie wyklucza stosowania w autobusach innych, niż określone w siwz rozwiązań pozycjonowania pojazdów z wykorzystaniem urządzeń gps, przy czym, zgodnie z określonym w siwz kryterium oceny ofert, dodatkowo punktowane będzie wyposażenie opcjonalne autobusów w urządzenia gps spełniające wymagania określone przez Zamawiającego.

Pytanie 13

Czy zamawiający zrezygnuje z przycisków STOP w zadaniu 2 w przypadku realizacji usług autobusami wysokopodłogowymi (turystycznymi), które ze względów konstrukcyjnych nie posiadają takiej instalacji. Nie są one przystosowane do przewozu pasażerów na stojąco.

Odpowiedź

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 14

Czy ze względu na bardzo krótki okres realizacji umowy oraz sytuację na rynku pracy Zamawiający zrezygnuje z zapisów pkt 6.1 załącznika nr 1 do umowy ?





Odpowiedź

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 15

Czy zamawiający zrezygnuje w pkt 6.2 ppk b) załącznika nr 1 do umowy z zapisu od słowa "według" w linii drugiej do słowa "pojazdu" pozostawiając dalszy zapis od słów " Suma ubezpieczenia..." ? Powód : ubezpieczenie NNW pojazdu działa wyłącznie w pojeździe będącym w ruchu , NNW obejmuje tylko przystanki oznaczone znakiem D15 , przewoźnik pasażerski nie dokonuje rozładunku i załadunku towarów.

Odpowiedź

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 16

Proszę o wykreślenie zapisu pkt 6.2 d. Kolejowa komunikacja zastępcza funkcjonuje w oparciu o zgłoszenie przewozów zastępczych do Urzędu Marszałkowskiego i nie posiada zezwoleń.

Odpowiedź

Zamawiający częściowo przychyła się do wniosku Wykonawcy. Obowiązek Wykonawcy w zakresie uzyskania zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub dokonania zgłoszenia przewozów zastępczych do właściwego Urzędu Marszałkowskiego wynika z ustawy o transporcie drogowym.

W związku z powyższym Zamawiający dokonuje modyfikacji zapisu w Załączniku nr 1 do Umowy, dotyczącym zadania nr 1 i nr 2 w punkcie 6 ppkt 2 lit d) polegającą na zmianie zapisu z:

„Wykonawca złoży niezwłocznie po zawarciu niniejszej umowy wniosek do właściwego organu o wydanie na rzecz Wykonawcy zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym, w zakresie obejmującym przedmiot niniejszej umowy oraz termin jej obowiązywania”

na

„Wykonawca złoży niezwłocznie po zawarciu niniejszej umowy wniosek do właściwego organu o wydanie na rzecz Wykonawcy zezwolenia na wykonywanie regularnych specjalnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym lub dokona zgłoszenia przewozów zastępczych do właściwego terenowo Urzędu Marszałkowskiego, w zakresie obejmującym przedmiot niniejszej umowy oraz termin jej obowiązywania”.

Pytanie 17

Proszę o wykreślenie sformułowań w pkt 6.2 j od słowa "dla autobusów" po nawiasie w linii 3. Pytający nie wykonuje i nie zamierza wykonywać na rzecz zamawiającego komunikacji regularnej na podstawie wydanych na przewoźnika drogowego zezwoleń, więc nie może wnioskować o zapisy zawarte w tym punkcie z wyjątkiem korzystania z przystanków na potrzeby przewoźnika kolejowego w ramach AKZ.

Odpowiedź

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 18

Proszę o wykreślenie zapisu pkt 6.3 b praktyczne w całości. Zamawiający może jedynie kontrolować dokumenty edycji własnej potwierdzające wykonywanie umowy. Pozostałe zapisy zastrzeżone są dla ustawowych organów kontrolnych. Pytający przypomina, że od 1.10 został zniesiony ustawowo obowiązek posiadania niektórych wymienionych w tym punkcie dokumentów.

Odpowiedź

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 19

Proszę o zmianę zapisów Pkt 6.3 d od słów ..."Powyższe nie powoduje..."





(ostatnie zdanie)

Powód : jest to forma represji poprzez wielokrotne karanie za to samo zdarzenie:

- 1.Przewoźnik nie otrzymuje wynagrodzenia za nie wykonane km.
- 2.Płaci innemu przewoźnikowi za wykonanie usługi mimo, że sam nie otrzymał wynagrodzenia za de facto wykonane km (przez innego przewoźnika).
3. Płaci karę umowną Zamawiającemu.

Odpowiedź

Zamawiający z tytułu niewykonania kursów lub ich niewłaściwej realizacji też ponosi straty, tj. straty wizerunkowe mające wpływ na kształtowanie się przyszłych potoków pasażerskich. Dodatkowo, podróżny może zwrócić się do Zamawiającego celem zwrotu należności za niewykorzystany bilet, w tym także wypłatę odszkodowania przewyższającego wartość zakupionego biletu. W gestii Wykonawcy leży zabezpieczenie odpowiedniej liczby autobusów, kierowców i zapewnienie odpowiedniej obsługi technicznej, aby przewozy były realizowane zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy - Umową. Dodatkowo, Zamawiający wykonując przewozy pasażerskie osób w transporcie kolejowym (do których zalicza się też Zastępcza Komunikacja Autobusowa), kontrolowany jest przez uprawnione do tego organy, np. Urząd Transportu Kolejowego oraz przedstawiciela Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckie, z którym to Zamawiający ma podpisaną Umowę o świadczenie ww. usług przewozowych.

W związku z powyższym Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 20

W załączniku nr 4.1 do siwz stanowiący załącznik nr 5 do umowy zamawiający w rubryce 8 pominął wersję pojazdu niskopodłogowy/niskowejściowy o charakterze międzymiastowym. Są to np. autobusy Setra 315 czy 415 , VDL "Lexio" i wiele innych marek pojazdów będących pojazdami o charakterze międzymiastowym.

Prosimy o zmianę załącznika.

Odpowiedź

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy.

Pytanie 21

W załączniku 4 oraz 4.1 do umowy Zamawiający wpisał w rubryce 11 "M7..."

Numery taborowe w obu zadaniach przy takich zapisach mogą być jednakowe.

Przykład: oferent A wypełnia załącznik dla zadania 1 , a oferent B dla zadania 2.

Proszę o doprecyzowanie sposobu wypełnienia załącznika.

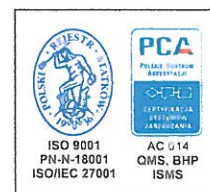
Odpowiedź

Rolą Zamawiającego będzie przeprowadzenie działań w zakresie ostatecznego określenia numerów taborowych autobusów w taki sposób, aby numery te nie powtarzały się we flocie autobusów wykorzystywanych do realizacji zadania nr 1 i zadania nr 2.

Pytanie 22

W załączniku nr 7 do siwz stanowiący załącznik nr 2 do umowy Zamawiający przedstawił katalog kar umownych. Kary te są nadmierne i nie adekwatne do wartości usługi. Przykład:

Autobus wykonuje kurs na odcinku Pilawa - Otwock o długości 35 km za stawkę 10 zł za 1 km czyli wartość pojedynczego kursu wynosi 350 zł (wartość hipotetyczna) a w trakcie przewozu wystąpią nieprzewidziane okoliczności :



- a) autobus uległ awarii 3 przystanki przed końcem trasy - (kara $70 \times 10\text{zł} = 700\text{zł}$), kierowca próbował naprawić pojazd bezskutecznie przez ok 15 min czym spowodował zdarzenie losowe powyżej 10 min z brakiem poinformowania Zamawiającego w terminie umownym (kara $50 \times 10\text{zł} = 500\text{zł}$) Razem 1.200 zł
- b) Wiatr wywiał "brygadówkę" ($50 \times 10\text{zł} = 500\text{zł}$) dodatkowo w tym samym kursie pijany pasażer dokonał "skrajnego zabrudzenia" ($50 \times 10\text{zł} = 500\text{zł}$) a wychodząc wyrwał ramkę na tablicy czołowej ($50 \times 10\text{zł} = 500\text{zł}$) Razem kar 1.500 zł Przychód 350 zł

Jeżeli do tych dwóch powyższych przykładów dodamy, że myjnia zerwał naklejkę z logotypem KM a kierowca o tym nie poinformował, zepsuł się gps i zgasiła tablica świetlna, a pasażer wyłamał fotel to suma kar umownych tylko 1 zdarzenia przekroczy wartość dziennego przychodu w całej firmie.

Do tego dyspozytor przy takim natłoku zajęć popełni kolejny błąd i ... zamawiający ma sfinansowaną komunikację zastępczą na cały tydzień.

Czy zdaniem Zamawiającego kara umowna ma działać stymulująco do działania w celu przeciwdziałania negatywnym okolicznościom czy ma mieć charakter skrajnie represyjny powodujący niechęć wykonawcy w przyszłości do podejmowania współpracy z Zamawiającym ?

Proponujemy : a) ograniczyć katalog kar b) zmniejszyć w sposób istotny wysokość kar

Np.: (kolejne ramki załącznika nr 7 licząc od góry w dół od strony 1)

Ramka 1 bez uwag

Ramka 2 - 100 x stawka

Ramka 3 - 50 x stawka

Ramka 4 - 20 x stawka

Ramka 5 - poz. 1i2 10 x stawka ; wykreślić poz. 3,4,5,6

Ramka 6 (strona 2) wykreśli pkt 1 i 2 ewentualnie kara 5 x stawka

Ramka 7 – poz. 1 - 20 x stawka pozycje 2,3,4 wykreślić z katalogu kar

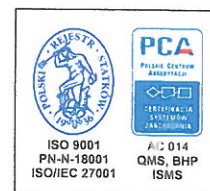
Ramka 8 - 10 x stawka poz. 4,5,6 (poz. 6 jest dla pytającego nie zrozumiała) wykreślić poz. 1,2,3

Ramka 9 - 10 x stawka jeżeli z winy przewoźnika

Ramka 10 - 5 x stawka

Ramka 11 - 5 x stawka

Ramka 12 - bez uwag



Nie zgadamy się z zapisem, że wszelkie skargi i pomówienia będą traktowane jako uchybienie wykonawcy. W polskim prawodawstwie jeszcze obowiązuje domniemanie niewinności.

punkt 7 - wykreślić

Odpowiedź

Zamawiający nie przychyła się do wniosku Wykonawcy. Jednocześnie Zamawiający podkreśla, że w sytuacji spornej na Wykonawcy spoczywa obowiązek dostarczenia dowodów, które mogą spowodować nienaliczenie kary umownej za dany przypadek

Udzielone odpowiedzi są integralną częścią obowiązującej dokumentacji przetargowej.

W wyniku udzielonych odpowiedzi Zamawiający dokonuje zmiany w załączniku nr 1 do Umowy w zakresie zadania nr 1 i zadania nr 2.

Zmieniona treść dokumentacji przetargowej zostanie zamieszczona na stronie internetowej. Zmiany zostały oznaczone czerwonym kolorem czcionki

Pozostałe postanowienia SIWZ pozostają bez zmian.

Otrzymują:

1. Wykonawcy, którym przekazano SIWZ
2. a/a.

Prosimy o niezwłoczne odesłanie faksem na nr 22 47 37 518 lub pocztą elektroniczną na adres: przetargi@mazowieckie.com.pl potwierdzenia otrzymania niniejszego pisma, opatrzonego datą, pieczętką firmową i podpisem.

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Eksploatacyjny

Czesław Sulima

PREZES ZARZĄDU

Robert Stępień

