



## ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa, tel. 22 459 41 00, faks 22 459 42 43  
ztm@ztm.waw.pl, www.ztm.waw.pl

Warszawa, dnia 03.06.2015 r.

### Wykonawcy

ZTM.NPZ.NPZ1.2210. .2015.KNO

Dotyczy: przetarg nieograniczony nr 27/2015 na świadczenie usługi przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach nadzorowanych przez ZTM, na całym obszarze układu komunikacyjnego, tj. na terenie m.st. Warszawy i gmin podwarszawskich

W związku z zapytaniem Wykonawcy w trybie art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 29.01.2004 r. - Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2013 r. poz. 907 ze zm.) w sprawie wyjaśnienia treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie - działając zgodnie z art. 38 ust. 2 cyt. ustawy - uprzejmie wyjaśnia:

Lp.	Pytanie:	Odpowiedź:	Zmiana SIWZ:
63	<p>Zgodnie z pkt 26.3. Załącznika nr do SIWZ (<i>Cześć I i II Zbiór wymagań wspólnych</i>) kabina prowadzącego pojazd ma być dostatecznie izolująca kierowcy przed ewentualną agresją pasażerów.</p> <p>W świetle powyższego zapisu prosimy o wyjaśnienie w jaki sposób Zamawiający rozumie „dostateczną izolację stanowiska kierowcy przed ewentualną agresją pasażerów” i w jaki sposób ma być zapewniony taki parametr autobusów?</p>	<p>Zamawiający informuje, że użycie określenia „dostatecznie izolująca przed ewentualną agresją pasażerów” należy rozumieć jako rozwiązanie, które przede wszystkim ograniczy typowe formy agresji bezpośredniej, w szczególności wtargnięcie do kabiny prowadzącego oraz przede wszystkim umożliwi wezwwanie pomocy.</p> <p>Wybór właściwego rozwiązania jest domeną Wykonawcy oraz producenta pojazdów. Ocena zgodności rozwiązania w trakcie odbioru pojazdów opiera się na zgodności wykonania z opisem kompletacji pojazdu stanowiącym załącznik do Umowy.</p>	- -
64	<p>Prosimy o wyjaśnienie czy treść zapisów pkt 1.2. i 1.3. Załącznika nr 2 do SIWZ należy rozumieć w ten sposób, że Zamawiający dopuszcza rozwiązanie aby stanowisko obsługi codziennej (OC) pojazdów (o którym mowa w pkt 1.2. Załącznika nr 2 do SIWZ) oraz stanowisko obsługi bieżącej i okresowej (OB/OO) pojazdów (o którym mowa w pkt 1.3. Załącznika nr 2 do SIWZ) mogły być przeznaczone do obsługi autobusów służących realizacji dwóch części Zamówienia (w sytuacji gdy wykonawca zamierzałby jednocześnie złożyć oferty na realizację obu zadań objętych przedmiotem Zamówienia) jak również innych autobusów?</p>	<p>Zamawiający dopuszcza rozwiązanie aby stanowisko obsługi codziennej (OC) oraz obsługi bieżącej i okresowej (OB/OO) pojazdów mogło być przeznaczone do obsługi autobusów służących do realizacji dwóch części Zamówienia jak również innych autobusów.</p> <p>Zamawiający zaznacza jednocześnie, że w przypadku realizacji dwóch części Zamówienia przez jeden podmiot, organizacja zaplecza technicznego nie powinna mieć wpływu na możliwość prawidłowej realizacji zadań przewozowych, tj. umożliwić właściwą i terminową obsługę pojazdów tak, aby pojazdy w pełni sprawne i spełniające wszystkie wymagania techniczne</p>	- -

	<p>W powyższym kontekście prosimy również o potwierdzenie, że także wystarczającym dla potrzeb SIWZ i zgodnym z warunkami SIWZ jest aby wykonawca składając jednocześnie oferty na realizację obu części Zamówienia mógł dysponować jedną i tą samą stacją tankowania pojazdów (o której mowa w pkt 1.1.4. Załącznika nr 2 do SIWZ) oraz jedną i tą samą automatyczną mechaniczną myjnią pojazdów (o której mowa w pkt 1.2.4. Załącznika nr 2 do SIWZ) albowiem posiadanie przez wykonawcę dwóch odrębnych stacji tankowania paliw oraz automatycznych mechanicznych myjni pojazdów stanowiłoby nadmierny dla wykonawcy (także pod względem finansowym) oraz bezprzedmiotowy dla realizacji obu części Zamówienia wymóg.</p>	<p>mogły realizować zlecane zadania przewozowe.</p>	
65	<p>Prosimy o wyjaśnienie jakie mają być konkretnie spełnione przesłanki aby uznać, że stanowisko do obsługi klimatyzacji jest wydzielone w rozumieniu pkt 1.3.5. Załącznika nr 2 do SIWZ?</p>	<p>Zamawiający informuje, że organizacja stanowiska do obsługi klimatyzacji powinna uwzględniać specyfikę lokalizacji urządzeń na dachu pojazdu i umożliwiać w sposób bezpieczny i prawidłowy dokonywanie czynności serwisowych. Wydzielenie stanowiska należy rozumieć jako możliwość przeprowadzenia tych prac bez negatywnego wpływu na inne czynności serwisowe związane z obsługą okresową lub bieżącą pojazdu.</p>	<p>- -</p>
66	<p>Prosimy o wyjaśnienie o jakich konkretnie urządzeniach do sprawdzenia szczelności i działania układów chłodzenia, pneumatycznego, hamulcowego, hydraulicznego i elektrycznego (które mają stanowić jeden z elementów stanowiska obsługi bieżącej i okresowej (OB/OO) pojazdów) oraz urządzeniach do sprawdzenia prawidłowości działania zawieszania oraz układu kierowniczego mowa odpowiednio w pkt 1.3.6. i 1.3.7. Załącznika nr 2 do SIWZ? Prosimy o przedstawienie listy przedmiotowych urządzeń.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że opis wyposażenia zaplecza technicznego powinien być elementem szczegółowej koncepcji realizacji zaplecza technicznego przedstawionej przez Wykonawcę. Lista konkretnych urządzeń jest uzależniona w dużej mierze od wybranego typu pojazdów oraz wymagań producenta w tym zakresie. Wyposażenie zaplecza technicznego powinno umożliwić szczegółową kontrolę pojazdów celem utrzymywania ich we właściwym stanie technicznym przekładającym się na prawidłową i bezpieczną realizację usługi przewozowej.</p>	<p>- -</p>
67	<p>Prosimy o potwierdzenie czy ujęte w pkt 1.3.10. Załącznika nr 2 do SIWZ stanowisko do mycia komór silnika, podzespołów oraz podwozia autobusu może być zlokalizowane w ramach automatycznej mechanicznej myjni pojazdów, o której mowa w pkt 1.2.4. Załącznika nr 2 do SIWZ przy założeniu, że mycie komór silnika, podzespołów oraz podwozia autobusu odbywałoby się w ramach automatycznej mechanicznej myjni pojazdów, o której mowa w pkt 1.2.4. Załącznika nr 2 do SIWZ?</p>	<p>Zamawiający informuje, że stanowisko do mycia podwozia, komór silnika i podzespołów pojazdów stanowi element stanowiska do obsługi bieżącej i okresowej, które, zgodnie z zapisem punktu 1.3 Załącznika nr 2 do SIWZ, muszą być innymi stanowiskami niż stanowisko do obsługi bieżącej. Automatyczna myjnia, o której mowa w punkcie 1.2.4. jest jednym ze stanowisk procesu OC, zwanego łącznie stanowiskiem obsługi codziennej. Zamawiający dopuszcza aby stanowisko do mycia podwozia,</p>	<p>- -</p>

68	<p>Zgodnie z pkt 3.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy (pod nazwą: <i>Procedury przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia pojazdów i obiektów zaplecza technicznego</i>), „Operator nie później niż 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia ..... jest zobowiązany do udostępnienia Zamawiającemu wszystkich obiektów zaplecza technicznego (zajezdni) wymaganych przez Zamawiającego, w których będzie odbywała się obsługa pojazdów.”</p> <p>Mając na względzie, że na etapie składania ofert Zamawiający wymaga wyłączenie od wykonawców deklaracji (zobowiązania), że przedmiot Zamówienia będzie wykonywany przy wykorzystaniu zaplecza technicznego spełniającego warunki techniczne określone w SIWZ (vide: pkt 4 formularza ofertowego stanowiącego Załącznik nr 3 do SIWZ) oraz wskazania jedynie lokalizacji terenu/terenów z przeznaczeniem na zaplecze techniczne spełniające warunki techniczne określone w SIWZ (vide: wykaz narzędzi stanowiący Załącznik nr 6 do SIWZ) należy wskazać, że Zamawiający w pełni dopuszcza również takie rozwiązanie aby zaplecze techniczne spełniające wymogi SIWZ zostało „od podstaw” przygotowane przez wybranego wykonawcę celem wykorzystania w związku z realizacją przedmiotu Zamówienia. W świetle powyższego oraz mając na uwadze treść ww. pkt 3.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy należy zauważyć, że termin na przygotowanie przez wybranego wykonawcę zaplecza technicznego jest bardzo krótki (wynosi ok. 5 miesięcy przy założeniu, że postępowanie przetargowe zakończy się jeszcze na początku lipca 2015 roku) (nawet uwzględniając treść pkt 1.7. Załącznika nr 2 do wzoru umowy), co może <i>de facto</i> uniemożliwić stworzenie w powyższym terminie takiego zaplecza technicznego przez wybranego wykonawcę, zwłaszcza że w tym zakresie konieczne będzie zachowanie stosownych terminów przewidzianych w przepisach prawa administracyjnego oraz procedury administracyjnej (pozwolenia na budowę, pozwolenia na użytkowanie, ocena oddziaływania na środowisko etc.), prace</p>	<p>komór silnika i podzespołów pojazdów było zintegrowane ze automatyczną myjnią ale nie było elementem, który może ograniczyć dostęp do czynności mycia nadwozia pojazdów w ramach procesu OC.</p> <p>Zamawiający informuje, że czas na organizację zaplecza technicznego w docelowej formie może wynosić maksymalnie ok. dwa lata, uwzględniając okres pomiędzy podpisaniem umowy a rozpoczęciem świadczenia usługi oraz do upływu 18 miesięcy, w przypadku gdy konieczne będzie przeprowadzenie przez Wykonawcę procesu inwestycyjnego polegającego na budowie, remoncie, przebudowie zaplecza.</p> <p>Zamawiający informuje, że nie zachodzi przesłanka faworyzowania któregokolwiek z potencjalnych wykonawców.</p> <p>Zamawiający informuje, że Zamawiający przed rozpoczęciem świadczenia usługi dokonuje odbioru obiektów zaplecza, w których będzie odbywała się obsługa pojazdów przy czym, jeżeli z przedstawionego przez Wykonawcę koncepcji i harmonogramu oraz sposobu realizacji zaplecza technicznego, jaki Wykonawca jest zobowiązany przedstawić przed podpisaniem umowy, będzie wynikało, że będą to obiekty o charakterze tymczasowym lub udostępnione przez podmioty zewnętrzne, Zamawiający dokona oceny wskazanych obiektów. Odbiór docelowych obiektów będzie się wówczas odbywał stopniowo w ramach udostępniania ich przez Wykonawcę.</p> <p>Zamawiający zwraca uwagę, że fabrycznie nowe pojazdy również wymagają starannej obsługi i kontroli, która musi być prowadzona z wykorzystaniem właściwych narzędzi i w odpowiednich warunkach. Wówczas możliwe jest zapewnienie pasażerom usługi przewozowej na najwyższym poziomie.</p>
----	---	---

69	<p>odbywać się mogą w trudnych warunkach atmosferycznych (okres jesienno-zimowy) a wymogi SIWZ w zakresie zaplecza technicznego są bardzo szczegółowe (co także wymaga odpowiedniego przygotowania ze strony wykonawców). Takie zapisy w sposób nieuprawniony faworyzują także tych wykonawców, którzy posiadają już na etapie składania ofert zaplecze techniczne, które spełnia wymogi stawiane w SIWZ przez Zamawiającego</p> <p>Stawianie takich wymogów może skutkować niemożliwością wystartowania w przetargu podmiotów, które nie dysponują takim zapleczem technicznym na etapie składania ofert i z przyczyn obiektywnych (kosztowych) nie będą w stanie takiego zaplecza stworzyć w terminach przewidzianych w SIWZ.</p> <p>W związku z powyższym wnioskujemy o przedłużenie określonego w pkt 3.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy terminu przewidzianego na udostępnienie przez wykonawcę Zamawiającemu wszystkich obiektów zaplecza technicznego (zajezdni), w ten sposób aby wynosił on 18 miesięcy od momentu rozpoczęcia świadczenia usługi. W tym kontekście należy także zwrócić uwagę na okoliczność, że przedłużenie powyższego terminu w żaden sposób nie wpłynie na jakość usług przewozowych świadczonych przez operatora (wykonawcę) albowiem zgodnie z wymogami przetargu usługi przewozowe świadczone będą od samego początku autobusami fabrycznie nowymi (wyprodukowanymi przez sprawdzonych i znanych producentów autobusów oraz objętymi gwarancją tych producentów) co oznacza, że w początkowym okresie świadczenia usług przewozowych zakres obsługi/naprawy tych pojazdów będzie minimalny i nie będzie tym samym uzasadniał posiadania przez operatora w tym początkowym okresie świadczenia usług zaplecza technicznego spełniającego wszystkie szczegółowo określone wymogi SIWZ – w tym bowiem zakresie i okresie w pełni wystarczająca będzie niezbędna infrastruktura służąca obsłudze autobusów, z której dotychczas korzystają potencjalni wykonawcy.</p>	<p>Zamawiający dokonuje zmiany treści punktu 2.1.1. Załącznika nr 2 do SIWZ dla czasu reakcji.</p> <p>Jednocześnie Zamawiający zastrzega sobie prawo do zlecenia na swój koszt odholowania pojazdu z miejsca, w którym blokuje ruch innych pojazdów, przed upływem wskazanym terminów</p>	<p>Załącznik nr 2 do SIWZ</p> <p>Było:</p> <p>2.1.1. posiadający formalną i techniczną możliwość holowania pojazdów Operatora</p>
----	---	---	---

70	<p>pół godziny dla pojazdu unieruchomionego na obszarze pierwszej strefy biletowej oraz do dwóch godzin poza tym obszarem w przypadku awarii pojazdów blokującej ruch innych pojazdów.</p> <p>Mając na względzie, że zgodnie z SIWZ przedmiot Zamówienia (zakres świadczonych przez wykonawcę usług przewozowych w ramach każdej z obu części Zamówienia) obejmować będzie linie komunikacyjne (których to linii komunikacyjnych - autobusowych jest ok. 267 zgodnie z zapisami <i>Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na podstawie porozumień z gminami sąsiadującymi</i> przyjętego Uchwałą Nr XI/198/2015 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 07 maja 2015 r.) wchodzące w skład całego obszaru układu komunikacyjnego obejmującego teren m.st. Warszawy i gmin podwarszawskich (a nie np. konkretne linie komunikacyjne ściśle określone przez Zamawiającego) jak również bazując na rozległości ww. obszaru komunikacyjnego oraz stopnia natężenia ruchu, wskazujemy, że niemożliwe pod względem czasowym jest spełnienie przez wybranego wykonawcę wymogu opisanego w ww. pkt. 2.1.1. Załącznika nr 2 do SIWZ. W związku z powyższym, celem urealnienia powyższego wymogu (tj. czasu reakcji przez samochody mobilnego pogotowia technicznego), zwracamy się o wydłużenie przedmiotowego czasu reakcji do: 1 (słownie: jednej) godziny w pierwszej strefie biletowej oraz do 3 (słownie: trzech) godzin poza obszarem pierwszej strefy biletowej.</p>	<p>tak, aby jak najszybciej udrożnić ruch pojazdów. W tej sytuacji mowa jest jedynie o odholowaniu pojazdu do najbliższego miejsca, gdzie postój pojazdu do czasu podjęcia działań przez Wykonawcę, nie będzie blokował ruchu innych pojazdów.</p>	<p>z czasem reakcji (tj. czasem pomiędzy zgłoszeniem awarii a podjęciem działań na miejscu awarii) do pół godziny dla pojazdu unieruchomionego na obszarze pierwszej strefy biletowej oraz do dwóch godzin poza tym obszarem w przypadku awarii pojazdów blokującej ruch innych pojazdów</p> <p>Załącznik nr 2 do SIWZ Jest: 2.1.1. posiadający formalną i techniczną możliwość holowania pojazdów Operatora z czasem reakcji (tj. czasem pomiędzy zgłoszeniem awarii a podjęciem działań na miejscu awarii) do <b>godziny</b> dla pojazdu unieruchomionego na obszarze pierwszej strefy biletowej oraz do <b>trzech</b> godzin poza tym obszarem w przypadku awarii pojazdów blokującej ruch innych pojazdów. <b>Jednocześnie Zamawiający zastrzega sobie prawo do zlecenia na swój koszt odholowania pojazdu z miejsca, w którym blokuje ruch innych pojazdów, przed upływem wskazanych terminów tak, aby jak najszybciej udrożnić ruch pojazdów.</b></p> <p>- -</p>
	<p>Prosimy o wyjaśnienie czy po wyborze oferty Zamawiający dopuści dokonanie przez wykonawcę zmiany marki i typu autobusów w przypadku zachowania przez takie autobusy tych samych wymagań technicznych oraz stanowiących kryteria oceny ofert, co wskazane w ofercie wykonawcy?</p>	<p>Zamawiający dopuszcza sytuację, w której w okresie pomiędzy złożeniem oferty a podpisaniem umowy, wykonawca zawnioskuje o zmianę marki i typu pojazdu – przy zachowaniu zgodności z warunkami technicznymi dla pojazdów określonymi w SIWZ.</p> <p>Taka ewentualność może jednak zachodzić wyłącznie w</p>	

	<p>71</p> <p>Zgodnie z treścią ogłoszenia o zamówieniu (Sekcja IV: IV.2.2.) Zamawiający nie przewiduje aukcji elektronicznej. W związku z powyższym wnioskujemy o usunięcie niezgodności (omyłki pisarskiej) występującej w tym zakresie pomiędzy ww. treścią ogłoszenia o zamówieniu a aktualną treścią Części IV Rozdział XIII pkt 3 SIWZ zgodnie z którym to zapisem SIWZ: „<i>Oferta wykonawcy złożona w toku aukcji elektronicznej przestaje wiązać w zakresie, w jakim złoży on korzystniejszą ofertę. Bieg terminu związania ofertą nie ulega przerwaniu.</i>” Powyższy zapis SIWZ powinien zostać usunięty.</p>	<p>przypadku, gdy oferta Wykonawcy w zakresie ocenianych kryteriów pozostaje nie gorsza jak oferta oceniana, tj. struktura ilościowa (ewentualność pojazdów z napędem alternatywnym) oraz parametry techniczne pojazdów (długość i liczba drzwi pojazdów w części II) innej marki i typu zagwarantują zachowanie równości podmiotów startujących w przetargu.</p>	<p>Zamawiający usuwa zapis w Części IV Rozdział XIII pkt 3 SIWZ:  <i>„Oferta wykonawcy złożona w toku aukcji elektronicznej przestaje wiązać w zakresie, w jakim złoży on korzystniejszą ofertę. Bieg terminu związania ofertą nie ulega przerwaniu.”</i></p>
<p>72</p>	<p>Zgodnie z treścią Części II Rozdział VI pkt 5 SIWZ Zamawiający wymaga zatrudnienia na podstawie umowy o pracę (pełny etat) przez Wykonawcę kierowców autobusów, dyspozytorów, pracowników służby zabezpieczenia ruchu w trakcie realizacji zamówienia przez cały okres obowiązywania umowy.  Jednocześnie zgodnie z par. 5 pkt 29) wzoru umowy wykonawca zobowiązany jest do zatrudnienia na podstawie umowy o pracę (pełen etat) minimum 120 pracowników na stanowiskach: kierowca autobusu, dyspozytor, pracownik służby zabezpieczenia ruchu.  Mając na względzie powyższe zapisy SIWZ oraz wzoru umowy, prosimy o wyjaśnienie dlaczego w ocenie Zamawiającego zatrudnienie przez wykonawcę na podstawie umowy o pracę (pełny etat) kierowców autobusów, dyspozytorów i pracowników służby zabezpieczenia ruchu jest uzasadnione przedmiotem lub charakterem czynności w trakcie realizacji zamówienia w rozumieniu art. 29 ust. 4 pkt 4) ustawy Prawo Zamówień Publicznych. W powyższym kontekście zwracamy uwagę, że tak np. w przypadku kierowców (stanowiących największą grupę osób służących realizacji zamówienia) możliwość zatrudnienia ich na innej podstawie niż stosunek pracy wynika m.in. bezpośrednio z przepisów ustawy o czasie pracy kierowców (<i>vide</i>: art. 1 pkt 4) lit. b) oraz art. 26a – 26e</p>	<p>Zamawiający mając na uwadze klauzule odpowiedzialności społecznej podtrzymuje wymogi określone w SIWZ i wzorze Umowy.  Jednocześnie nie jest ograniczona swoboda Wykonawcy do zatrudniania osób w niepełnym wymiarze etatu lub poprzez inne formy zatrudnienia powyżej minimalnego poziomu określonego przez Zamawiającego.</p>	<p>-  -</p>

73	<p>ww. ustawy o czasie pracy kierowców). Ponadto prosimy o wyjaśnienie dlaczego Zamawiający wymaga aby ww. pracownicy wykonawcy byli zatrudnieni na pełen etat. Zwracamy uwagę, że taki wymóg w żaden sposób nie koresponduje z prawidłowym wykonywaniem usług przewozowych (stanowiących przedmiot obu części Zamówienia) a ponadto w sposób nieuprawniony ingeruje (ogranicza) w ustawową swobodę stron stosunku pracy – w tym w szczególności w prawa potencjalnych pracowników, którzy nierzadko zgadzają się (z wielorakich przyczyn ich dotyczących, zwłaszcza życiowych) wyłącznie na zatrudnienie ich przez pracodawcę w niepełnym wymiarze czasu pracy (np. na pół etatu). Takie ukształtowanie zapisów SIWZ powoduje, że ww. osoby (potencjalni pracownicy) są dyskryminowani i de facto wykluczeni z możliwości zatrudnienia.</p>		
<p>Prosimy o wyjaśnienie jakie są konkretne warunki cofnięcia certyfikatu zgodności z wymaganiami technicznymi? Zgodnie bowiem z pkt 2.14. Załącznika nr 2 do wzoru umowy „Zamawiający zastrzega sobie prawo żądania udostępnienia pojazdu i przeprowadzenia dodatkowej weryfikacji zgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9 (poza wymienionym w punktach 2.9 i 2.13 harmonogramem).” (Podobny zapis figuruje w treści paragrafu 3 ust. 2 wzoru umowy). Jednocześnie w myśl pkt 2.14.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy w wyniku certyfikacji przeprowadzonej w tym trybie (tj. jak rozumiemy w trybie określonym w ww. pkt 2.14. Załącznika nr 2 do wzoru umowy), w przypadku „stwierdzenia istotnych niezgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9, wydany Certyfikat zostaje cofnięty, co jest potwierdzone pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.” W świetle powyższego prosimy o informację jakie dokładnie istotne niezgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.9 Załącznika nr 2 do wzoru umowy stanowić będą podstawę do cofnięcia certyfikatu (informacja ta jest kluczowa dla wykonawców już na etapie składania ofert albowiem skutki finansowe takiego cofnięcia certyfikatu są bardzo dotkliwe dla wykonawcy)?</p> <p>Prosimy także o wyjaśnienie jakie są warunki ponownej certyfikacji autobusu (w przypadku uprzedniego cofnięcia</p>	<p>Zamawiający informuje, że dodatkowa weryfikacja zgodności pojazdu z SIWZ poza wskazanym harmonogramem może zachodzić wówczas, gdy w toku bieżącej obserwacji i kontroli Zamawiający stwierdzi, że komplectacja i stan pojazdu odbiegają od wymogów określonych w SIWZ. Istotne niezgodności, zgodnie z przyjętą definicją to takie, które nie będą możliwe do bezwłocznego usunięcia. Przykładowo stwierdzenie braku fotela pasażerskiego jest elementem niezgodności pojazdu z SIWZ. Jeżeli Wykonawca przez ponownym skierowaniem pojazdu do obsługi linii i dodatkową weryfikacją pojazdu pod tym kątem usunie nieprawidłowość, certyfikat dla pojazdu nie zostanie cofnięty.</p> <p>Cofnięcie certyfikatu jest czynnością, która będzie skutkiem uchylania się Wykonawcy od świadczenia usług na oczekiwanym i zdefiniowanym w dokumentacji przetargowej poziomie.</p> <p>Zamawiający informuje, że ponowna certyfikacja jest prowadzona na zasadach certyfikacji wg podstawowego harmonogramu. Zamawiający przeprowadzi proces bez zbędnej zwłoki.</p>	-	-

	<p>certyfikatu dla danego autobusu), w tym obowiązująca w tym zakresie procedura oraz terminy albowiem zapisy SIWZ (w tym zwłaszcza Załącznik nr 2 do wzoru umowy) nie przewidują w tym zakresie żadnych konkretnych kryteriów oraz procedury?</p>	
74	<p>Zgodnie z treścią paragrafu 3 ust. 4 zdanie trzecie wzoru umowy Zamawiający przewidział, że w okresie trwania Umowy będzie powtarzał kontrole zaplecza technicznego wykonawcy. W związku z tym prosimy o wyjaśnienie jak często (w jakiej częstotliwości) i w jakim trybie będą wykonywane przez Zamawiającego ww. kontrole zaplecza technicznego wykonawcy</p>	<p>Zamawiający informuje, że harmonogram kontroli zaplecza technicznego jest uzależniony od faktycznej jakości świadczonych usług.</p> <p>Jeżeli bieżące obserwacje i kontrole stanu pojazdów nie będą przesłanką dla występowania nieprawidłowości w zakresie obsługi codziennej, bieżącej i okresowej pojazdu, co mogłoby być skutkiem nieprawidłowości w stanie i funkcjonowaniu zaplecza technicznego, Zamawiający może nie skorzystać z prawa do kontroli zaplecza technicznego. W innym przypadku Zamawiający może ponawiać kontrole zgodnie z uprawnieniami wynikającymi z umowy.</p>
75	<p>W świetle treści paragrafu 5 pkt 2) wzoru umowy, prosimy o wyjaśnienie czy pracownicy Zamawiającego dysponują uprawnieniami przysługującymi obecnie służbom mundurowym (np. Policja), w zakresie obowiązku skierowania autobusów wykonawcy celem przeprowadzenia kontroli w Stacji Kontroli Pojazdów?</p> <p>Ponadto prosimy o wyjaśnienie dlaczego ww. kontrola ma odbywać się tylko w Stacji Kontroli Pojazdów wskazanej przez Zamawiającego, skoro wszystkie Stacje Kontroli Pojazdów posiadają jednakowe uprawnienia przyznane im na mocy obowiązujących przepisów prawa?</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że organy takie jak Policja czy Inspektorat Transportu Drogowego posiadają uprawnienia do cofnięcia pojazdowi dopuszczenia do ruchu czego elementem jest zatrzymanie dowodu rejestracyjnego pojazdu i co skutkuje koniecznością kontroli pojazdów w Stacji Kontroli Pojazdów.</p> <p>Zamawiający nie posiada uprawnień z tego tytułu a zapis paragrafu 5 pkt 2 nie należy rozumieć jako prawo Zamawiającego do cofania pojazdowi dopuszczenia do ruchu.</p> <p>Procedura kierowania pojazdu Wykonawcy celem przeprowadzenia kontroli w Stacji Kontroli Pojazdów ma na celu weryfikację ewentualnych stwierdzonych nieprawidłowości w stanie pojazdu, które mogą zagrazać bezpieczeństwu przewoźu pasażerów oraz bezpieczeństwu w ruchu drogowym przez certyfikowaną jednostkę. Dalsze działania są uzależnione od wyniku weryfikacji nieprawidłowości. Zamawiający nie wyklucza skorzystania z możliwości powiadomienia o tym stanie organów, które posiadają ustawowe możliwości cofnięcia dopuszczenia pojazdu do ruchu.</p> <p>Zamawiający informuje, że kontrola pojazdów w Stacji Kontroli Pojazdów może mieć rozszerzony charakter uwzględniający specyfikę umowy (wyposażenia pojazdów), dlatego kontrola powinna odbywać się w odpowiednio przygotowanych technicznie i merytorycznie Stacjach.</p> <p>Wykonywanie badań technicznych wymaganych prawem może się odbywać w dowolnej wybranej przez Wykonawcę Stacji Kontroli Pojazdów.</p>



76	<p>Zgodnie z treścią paragrafu 5 pkt 31) wzoru umowy wykonawca jest zobowiązany do bieżącego tj. w terminie do 15 dnia miesiąca następującego po miesiącu rozliczanym, przedstawiania danych dotyczących ilości paliwa zużytego w ramach świadczenia usługi.</p> <p>Prosimy o informację do jakiego celu mają służyć Zamawiającemu ww. informacje o zużyciu paliwa, które to informacje stanowią jednocześnie wewnętrzne dane operatora (wykonawcy)?</p> <p>Prosimy także o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie przez ujęty w treści paragrafu 5 pkt 32) wzoru umowy obowiązek wykonawcy w zakresie „<i>wprowadzania środków zapewnających poprawę efektywności zużycia paliwa i przedłożenia sprawozdania w tej kwestii raz w roku, tj. w terminie do końca lutego roku następującego po roku rozliczanym</i>”. Zwracamy uwagę, że w perspektywie 8-letniego obowiązywania umowy, nie sposób sobie wyobrazić wprowadzania przez wykonawcę (zwłaszcza przez wykonawcę mającego doświadczenie w świadczeniu usług przewozowych w komunikacji miejskiej) kolejnych to „<i>środków zapewnających poprawę efektywności zużycia paliwa</i>”. Taki obowiązek jest niemożliwy do spełnienia przez wykonawców zwłaszcza, że użyte w treści ww. zapisu stanowcze sformułowanie „<i>zapewnających</i>” obliuguje <i>de facto</i> wykonawcę do co raz to mniejszego zużycia paliwa (rok do roku) – jest to niewykonalne. Tym samym wnosimy o usunięcie ww. pkt 32) z paragrafu 5 wzoru umowy.</p>	<p>Zamawiający informuje, że niniejsze zapisy są podyktowane wdrożeniem wytycznych w zakresie tzw. zielonych zamówień publicznych (GPP) dla usług transportu publicznego.</p> <p>Zamawiający przedmiotowe dane planuje wykorzystywać jedynie dla celów statystycznych.</p> <p>Zamawiający informuje, że obowiązek w zakresie „wprowadzania środków zapewnających poprawę efektywności zużycia paliwa” oznacza, że sprawozdania roczne mają potwierdzać, że Wykonawca dąży w swych działaniach aby zużycie paliwa było jak najmniej, co powinno być również interesem ekonomicznym Wykonawcy. Wykonawca w sprawozdaniu rocznym powinien również uzasadnić sytuację, w której mimo podjęcia odpowiednich działań, zużycia paliwa nie udało się zminimalizować.</p>	-
77	<p>Wnosimy o usunięcie zapisu dotyczącego <i>przekazania wykazu płynów eksploatacyjnych oraz opon</i>, ponieważ uważamy że tak szczegółowe definiowanie wykazu płynów eksploatacyjnych oraz opon jest nadmierną ingerencją w proces obsługi i utrzymania autobusów, który nie jest przedmiotem zamówienia, tym bardziej że autobusy nie są własnością Zamawiającego.</p>	<p>Zamawiający informuje, że niniejsze zapisy są podyktowane wdrożeniem wytycznych w zakresie tzw. zielonych zamówień publicznych (GPP) dla usług transportu publicznego.</p> <p>Kwestia stosowanych płynów eksploatacyjnych czy opon jest istotnym elementem oddziaływania transportu publicznego na środowisko.</p>	-
78	<p>Mając na względzie, że zgodnie z pkt 2.2. Załącznika nr 2 do wzoru umowy „<i>pojazdy gotowe do certyfikacji powinny zostać przedstawione Zamawiającemu z wyprzedzeniem czasowym uwzględniającym możliwość prowadzenia certyfikacji wyłącznie w dni robocze w liczbie nie więcej niż trzy pojazdy dziennie</i>”, zwracamy uwagę, że utrzymanie częstotliwości certyfikowania autobusów na poziomie wynoszącym jedynie 3 sztuki autobusów w jednym dniu roboczym spowoduje skrócenie</p>	<p>Zamawiający zwiększa maksymalną liczbę certyfikowanych dziennie autobusów z trzech do pięciu dla jednej części zamówienia.</p>	<p>Załącznik nr 2 do Umowy</p> <p>Było:</p> <p>2.2. Pojazdy gotowe do certyfikacji powinny zostać przedstawione Zamawiającemu z wyprzedzeniem czasowym uwzględniającym możliwość prowadzenia certyfikacji</p>

	<p>terminu dostawy do 4-5 miesięcy co dla wielu producentów autobusów w aktualnej sytuacji rynkowej będzie niewykonalne. W związku z powyższym wnioskujemy o zwiększenie dziennej liczby certyfikowanych autobusów do minimum 10 sztuk autobusów.</p>	<p>wyłącznie w dni robocze w liczbie nie więcej niż trzy pojazdy dziennie</p> <p>Załącznik nr 2 do Umowy</p> <p>Jest:</p> <p>2.2. Pojazdy gotowe do certyfikacji powinny zostać przedstawione Zamawiającemu z wyprzedzeniem czasowym uwzględniającym możliwość prowadzenia certyfikacji wyłącznie w dni robocze w liczbie nie więcej niż <b>pięć pojazdów</b> dziennie.</p>
79	<p>W treści paragrafu 5 pkt 7) lit a) wzoru umowy określono zakres uprawnień pracownikó ZTM (Zamawiającego) posiadających legitymację z symbolem „K” i „KW”. Nie określono natomiast w treści wzoru umowy formy kontroli, procedury jej przeprowadzenia i udokumentowania jej ustaleń. Zakres uprawnień kontrolnych w szczególności określonych w ppkt ii) (ujętych w treści paragrafu 5 pkt 7) lit a) wzoru umowy) wymaga zastosowania certyfikowanych urządzeń lub testów. W jaki sposób Zamawiający zamierza przeprowadzać takie badania w warunkach drogowych szczególnie w sytuacjach gdy uzyskanie wyników kontroli wymaga czasu i co może spowodować niewykonanie kursów przewidzianych rozkładem jazdy? Kto będzie obciążony odpowiedzialnością za niewykonanie kursów w sytuacji gdy wyniki kontroli nie potwierdzi wątpliwości pracownika ZTM? Prosimy aby Zamawiający określił już na obecnym etapie (tzn. przed składaniem ofert) procedurę i dokumentację przewidzianą do kontroli.</p>	<p>Zamawiający informuje, że dla przeprowadzenia badań, o których mowa w § 5 pkt 7) lit a) ppkt ii) korzysta z urządzeń posiadających niezbędne certyfikaty, atesty i dopuszczenia do wykorzystywania tych urządzeń w warunkach drogowych. Zamawiający prowadząc kontrole i badania dąży do minimalizacji ewentualnych skutków czasowych mogących mieć wpływ na realizowanie usługi. W przypadku powstania opóźnień lub braku możliwości wykonania kursów przewidzianych rozkładem, jeżeli wynik badania był pozytywny, sytuacja jest usprawiedliwiona.</p> <p>Zamawiający informuje, że procedura kontroli i sposób jej dokumentowania jest przedmiotem wewnętrznych ustaleń Zamawiającego. Wykonawca jest informowany w przypadku negatywnego wyniku przeprowadzonej kontroli.</p>
80	<p>Wskazane w pkt 1.2.3. Załącznika nr 2 do SIWZ wymaganie dotyczące istnienia stanowiska do sprzątania wnętrza pojazdów (zlokalizowanego w hali obsługowej lub obsługowo-postojowej na terenie zajezdni) narzuca wykonawcom określoną organizację (niepraktyczną organizację) w sytuacji gdy istnieją odmienne i bardziej efektywne rozwiązania, które zapewnią osiągnięcie tego samego rezultatu (czyste wnętrza autobusów) - np. mobilne stanowiska do sprzątania zlokalizowane na placu postojowym.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że stanowisko do sprzątania wnętrza pojazdu należy rozumieć jako zestaw urządzeń i wyposażenia, które umożliwi utrzymanie czystości w pojeździe. Stanowisko to powinno być zorganizowane na terenie hali obsługowej. Nie wyklucza to jednak prowadzenia dodatkowych działań w zakresie czyszczenia wnętrza pojazdu również na placu postojowym z wykorzystaniem urządzeń przenośnych. Wykonawca opracowując koncepcję funkcjonowania zaplecza technicznego powinien przewidzieć sposób prowadzenia</p>

	<p>W związku z powyższym wnosimy o wykreślenie ww. zapisu z SIWZ ewentualnie prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuści również inne rozwiązania niż wymóg posiadania stanowiska do sprzątania wnętrza pojazdów albowiem do realizowania funkcji sprzątania wnętrza autobusów nie jest potrzebne odrębne stanowisko.</p>	<p>poszczególnych procesów obsługi pojazdów z uwzględnieniem ich wydajności i optymalizacji.</p>	
81	<p>Zgodnie z treścią pkt 3.9.4. Załącznika nr 2 do wzoru umowy „opóźnienie powyżej 30 dni w stosunku do każdego z uzgodnionych terminów traktowane będzie jako uporczywe naruszenie postanowień Umowy, uprawniające ZTM zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 2 Umowy do jej rozwiązania w trybie natychmiastowym, bez wypowiedzenia.”</p> <p>Mając na względzie dotkliwą dla operatora sankcje wynikającą z ww. pkt 3.9.4. Załącznika nr 2 do wzoru umowy polegającą na uprawnieniu Zamawiającego do wypowiedzenie umowy, prosimy o wyjaśnienie o jakich konkretnie „uzgodnionych terminach” mowa jest w pkt 3.9.4. Załącznika nr 2 do wzoru umowy. Prosimy w tym zakresie o podanie konkretnych zapisów przewidujących ww. „uzgodnione terminy”.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że uzgodnione terminy, o których mowa w punkcie 3.9.4 Załącznika nr 2 do Umowy dotyczą terminów wymienionych w harmonogramie i sposobie realizacji wymaganego zaplecza technicznego, o którym mowa w punkcie 1.4.2. i który Wykonawca przedstawia przed podpisaniem umowy.</p>	<p>-</p> <p>-</p>
82	<p>Zgodnie z treścią Części II Rozdział VI pkt 6 SIWZ Zamawiający, powołując się na treść art. 36a ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo Zamówień Publicznych, zastrzegł obowiązek osobistego wykonania przez wykonawcę kluczowych części zamówienia tj. usługi przewozowej, zaś pozostałe czynności mogą być powierzone podwykonawcom.</p> <p>Jednocześnie stosownie do pkt 6 Załącznika nr 3 do SIWZ (formularz ofertowy) przewidziano, że część zamówienia obejmującą realizację wybranych funkcji w zakresie obsługi technicznej (tj. określonych w punktach 1.3.5. – 1.3.11. Załącznika nr 2 do SIWZ) wykonawca może powierzyć podwykonawcom.</p> <p>W świetle powyższego prosimy o wyjaśnienie jak należy rozumieć ww. zapisy SIWZ w kontekście określonego w Części II Rozdział VI pkt 1 SIWZ przedmiotu obu części Zamówienia tj. „świadczenia usług przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej w Warszawie) na liniach nadzorowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego, na całym obszarze układu komunikacyjnego tj. na terenie m.st. Warszawy i gmin podwarszawskich, z którymi m.st. Warszawa podpisało stosowne porozumienia”. Zgodnie bowiem z ww. zapisem</p>	<p>Zamawiający informuje, że w związku z faktem, że przedmiotem Zamówienia jest świadczenie usług przewozowych, Zamawiający opisuje wymagane szczegóły związane z oczekiwaną jakością świadczonych usług, w tym warunki techniczne dla pojazdów oraz zaplecza technicznego, w jakim pojazdy mają być obsługiwane.</p> <p><u>Żądanie wskazania przez wykonawcę części zamówienia, której wykonanie zamierza powierzyć podwykonawcom jest zgodne z art. 36 b ustawy Prawo zamówień publicznych.</u></p>	<p>-</p> <p>-</p>

SIWZ przedmiotem obu części Zamówienia jest wyłącznie świadczenie usług przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej w Warszawie), nie zaś - jak to sugeruje treść Części II Rozdział VI pkt 6 SIWZ oraz pkt 6 Załącznika nr 3 do SIWZ - także czynności wchodzące w zakres zaplecza technicznego zgodnie z Załącznikiem nr 2 do SIWZ, które to czynności mogą być postrzegane wyłącznie przez pryzmat warunków realizacji przedmiotu Zamówienia jakim jest świadczenie usług autobusowego przewozu osób w komunikacji miejskiej. Przywołane wyżej zapisy SIWZ w sposób nieuprawniony oraz niezgodny z przepisami ustawy Prawo Zamówień Publicznych ingerują w istotę przedmiotu Zamówienia jaką jest świadczenie usług przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej) w sposób „szuczny” rozszerzając zakres przedmiotu Zamówienia o kwestie nie wchodzące w jego zakres.

Wyżej przywołane zapisy SIWZ dot. podwykonawstwa pozostają także w sprzeczności z następującymi przepisami powszechnie obowiązującego prawa:

- 1) *Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 („Rozporządzenie 1370/2007”):*
  - a) zgodnie z art. 4 ust. 7 Rozporządzenia 1370/2007 „*Dokumenty przetargowe i umowy o świadczenie usług publicznych jasno określają, czy i w jakim zakresie dopuszczalne jest podwykonawstwo. W razie zlecenia świadczenia usług podwykonawcom operator zawierający umowę, któremu udzielono zamówienia na zarządzanie i świadczenie publicznych usług w zakresie transportu pasażerskiego na podstawie niniejszego rozporządzenia, jest zobowiązany do samodzielnego wykonywania znaczącej części publicznych usług transportu pasażerskiego.*” Jednocześnie w myśl art. 2 lit. a) Rozporządzenia 1370/2007 pod pojęciem „*pasażerskiego transportu publicznego*” należy

rozumieć usługi transportu pasażerskiego o ogólnym znaczeniu gospodarczym świadczone publicznie w sposób niedyskryminacyjny i ciągły. Z powyższego w sposób jednoznaczny wynika, że podwykonawstwo (zakres podwykonawstwa) może dotyczyć wyłącznie realizowanej przez operatora usługi w zakresie pasażerskiego transportu publicznego, a nie np. takich elementów jak kwestie związane z zapleczem technicznym (jak to ma miejsce w aktualnej treści SIWZ).

- b) zgodnie z art. 5 ust. 2 lit. e) Rozporządzenia 1370/2007 „jeżeli rozważane jest podwykonawstwo zgodnie z art. 4 ust. 7 (tj. Rozporządzenia 1370/2007), podmiot wewnętrzny ma obowiązek samodzielnego świadczenia przewidzianej części usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego.” Powyższy przepis także potwierdza, że w razie bezpośredniego powierzenia świadczenia usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego podmiotowi wewnętrznemu (takiemu jak np. MZA) ewentualne podwykonawstwo dotyczyć ma wyłącznie świadczenia części usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, a nie jakichkolwiek innych czynności (w tym takich jak kwestie związane z zapleczem technicznym).

2) *Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym:*

- a) zgodnie z art. 25 ust. 3 pkt 7) ww. ustawy, zawierana pomiędzy organizatorem a operatorem umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego powinna określać „warunki, na jakich jest dopuszczalne podwykonawstwo w realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego”. Z powyższego jasno wynika, że podwykonawstwo może dotyczyć wyłącznie realizacji usług świadczonych w zakresie publicznego transportu zbiorowego tj. powszechnie dostępnego regularnego przewozu osób wykonywanego w określonych odstępach czasu i po określonej linii komunikacyjnej, liniach komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej (w myśl art. 4 ust. 1 pkt 14) ww. ustawy) a nie np. takich

	<p>elementów jak kwestie związane z zapleczem technicznym (jak to ma miejsce w aktualnej treści SIWZ).</p> <p>Mając na względzie powyższą argumentację, wnosimy o usunięcie pkt 6 z treści Załącznika nr 3 do SIWZ (formularz ofertowy).</p>		
83	<p>Prosimy o wyjaśnienie w jakich konkretnie sytuacjach Zamawiający będzie obciążał wykonawcę wyłącznie karami (określonymi w pkt 5 Załącznika nr 4 do wzoru umowy w ramach kategorii „ST” lub „SP”) dotyczącymi autobusów a w jakich przypadkach Zamawiający dokona cofnięcia certyfikatów dla danych autobusów? Prosimy o wyjaśnienie jakimi konkretnie kryteriami będzie posługiwał się Zamawiający podejmując jedną z ww. decyzji tzn. albo o nałożeniu kary albo o cofnięciu certyfikatu?</p>	<p>Zamawiający informuje, że mając na uwadze potrzebę świadczenia usług przewozowych na najwyższym poziomie, w mechanizmach kontroli Zamawiający w pierwszej kolejności używa instrumentów z katalogu uchybień lub kar, sygnalizując jednocześnie potrzebę usunięcia nieprawidłowości. Cofnięcie certyfikatu jest czynnością, która będzie skutkiem uchylania się Wykonawcy od świadczenia usług na oczekiwanym i zdefiniowanym w dokumentacji przetargowej poziomie.</p>	-
84	<p>Prosimy o wyjaśnienie czy w związku z obowiązkiem wypełniania przez wykonawców treści tabel ujętych w pkt 3 Załącznika nr 3 do SIWZ (formularz ofertowy) oraz treści tabel z Załącznika nr 6 do SIWZ (wykaz narzędzi) w zakresie dotyczącym rubryki: „marka i typ autobusu”, Zamawiający dopuści rozwiązanie aby w treści poszczególnych pól w ww. rubrykach (zarówno w treści tabel ujętych w pkt 3 Załącznika nr 3 do SIWZ oraz treści tabel ujętych w Załączniku nr 6 do SIWZ) wykonawcy mogli wpisać alternatywnie różne marki (i typy) autobusów np. w ten sposób: „AUTOSAN (konkretny typ) lub SOLARIS (konkretny typ) lub MAN (konkretny typ)”</p> <p>Powyższe jest podyktowane tym, że z uwagi na krótki termin przewidziany na składanie ofert w niniejszym postępowaniu przetargowym oraz trwające rozmowy z poszczególnymi dostawcami autobusów, które służyć miałyby do realizacji poszczególnych części Zamówienia, nie jest możliwe już na etapie składania ofert dokładne sprecyzowanie przez wykonawców konkretnych marek i typów autobusów, które będą wykorzystywane do realizacji obu części Zamówienia.</p>	<p>Zamawiający informuje, że dopuszcza takie rozwiązanie. Zwracamy jednak uwagę, że wskazane pojazdy powinny być tożsame w zakresie ocenianych kryteriów, tj. oferta Wykonawcy była jednorodna.</p>	-
85	<p>Mając na względzie:</p> <p>a) określony w Części II Rozdział VI pkt 1 SIWZ przedmiot obu części Zamówienia tj. „świadczenie usług przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej w Warszawie) na liniach nadzorowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego, na całym obszarze układu komunikacyjnego tj. na terenie m.st.</p>	<p>Zgodnie z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2013 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form, w jakich te dokumenty mogą być składane § 1 ust. 2. „Dowodami, o których mowa w ust. 1 pkt 2 i 3, są: 1) poświadczenie, z tym że w odniesieniu do nadal wykonywanych dostaw lub usług okresowych lub ciągłych</p>	-

*Warszawy i gmin podwarszawskich, z którymi m.st. Warszawa podpisało stosowne porozumienia*", oraz dyspozycję przepisu art. 5 ust. 2 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym zgodnie z którym publiczny transport zbiorowy (w kontekście przewozów autobusowych) może odbywać się na podstawie:

- umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tj. tak jak w przypadku niniejszego postępowania o udzielenie obu części Zamówienia),
- potwierdzenia zgłoszenia przewozu (przy czym w okresie do dnia 31 grudnia 2016 roku działalność w zakresie krajowego regularnego przewozu osób może być podejmowana i wykonywana na podstawie przepisów dotychczasowych tj. zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym)

c) definicję „komunikacji miejskiej” ujętą w treści art. 4 ust. 1 pkt 4) ustawy o publicznym transporcie zbiorowym stanowiącą, że „komunikacja miejska” stanowi publiczny transport zbiorowy wykonywany na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (tj. tak jak w przypadku niniejszego postępowania o udzielenie obu części Zamówienia); prosimy o wyjaśnienie czy określony w Części III Rozdział VIII pkt 2 lit. b) SIWZ oraz Części III Rozdział IX pkt 1 ppkt 3) SIWZ. warunek udziału w postępowaniu w zakresie powiadania przez wykonawców wiedzy i doświadczenia należy rozumieć wyłącznie w sposób korespondujący z przywołanym wyżej przedmiotem Zamówienia oraz ww. przepisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym tzn. że każdy wykonawca jest zobowiązany wykazać się doświadczeniem w zakresie świadczenia autobusowych usług przewozowych w komunikacji miejskiej (o parametrach i w okresie uszczegółowionych w treści ww. zapisów SIWZ)?

W powyższym kontekście należy także zauważyć, że nie sposób sobie wyobrazić sytuacji aby w przypadku wykonawców świadczących usługi autobusowego przewozu regularnego (rozkładowego) na podstawie zezwoleń wydanych zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym, wykonawcy ci mogliby określić podmioty na rzecz których ww. usługi były/są wykonywane (stosownie do treści Załącznika nr 5 do SIWZ)

poświadczenie powinno być wydane nie wcześniej niż na 3 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu albo ofert;

(...)

3) w przypadku zamówień na dostawy lub usługi – oświadczenie wykonawcy – jeżeli z uzasadnionych przyczyn o obiektywnym charakterze wykonawca nie jest w stanie uzyskać poświadczenia, o którym mowa w pkt 1.<sup>2)</sup>

86	<p>albowiem odbiorcami takich usług mogłyby być wyłącznie rzesze pasażerów korzystających z ww. usług przewozowych i to de facto także tacy pasażerowie powinni wystawiać w tym zakresie referencje (poświadczenia). W szczególności nie ma podstaw prawnych aby mianem obiorcy ww. usług przewozowych oraz podmiotu uprawnionego do wystawienia referencji (poświadczenia) określać organ administracji który wydał danemu przewoźnikowi stosowne zezwolenie na wykonywanie przewozów zgodnie z przepisami ustawy o transporcie drogowym w sytuacji gdy danego przewoźnika nie łączy z takim organem administracji umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.</p> <p>Zgodnie z Częścią III Rozdział VIII pkt 2 lit. b) SIWZ wymagane jest wykazanie się przez wykonawców określonym doświadczeniem, przy czym relewantny dla weryfikacji ww. warunku udziału w postępowaniu okres został sprecyzowany w treści ww. zapisu SIWZ w sposób następujący: „w okresie ostatnich 3 lat przed dniem wszczęcia postępowania wykonał lub wykonuje (...)”.</p> <p>Jednocześnie w Części III Rozdział IX pkt 1 ppkt 3) SIWZ relewantny dla weryfikacji ww. warunku udziału w postępowaniu okres został sprecyzowany w sposób następujący: „(...) w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert (...)”</p> <p>Zwracamy uwagę na występujący w treści ww. zapisów SIWZ brak spójności w aspekcie określenia początkowego okresu od którego można liczyć 3-letni okres (miarodajny dla weryfikacji oceny spełnienia przez wykonawców warunku w zakresie wiedzy i doświadczenia), przy czym w świetle obowiązujących przepisów prawa prawidłowe w powyższym zakresie jest sformułowanie ujęte w Części III Rozdział IX pkt 1 ppkt 3) SIWZ. Zgodnie bowiem z treścią § 1 ust. 1 pkt 3) <i>Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2013 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form, w jakich te dokumenty mogą być składane</i> mowa jest wyłącznie o „wykazie wykonanych, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonywanych, głównych dostaw lub usług, w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert (...)”</p>		
			<p>SIWZ Części III Rozdział VIII pkt 2 lit. b) Było: „w okresie ostatnich 3 lat przed dniem wszczęcia postępowania (...)” SIWZ Części III Rozdział VIII pkt 2 lit. b) Jest: „(...) w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert (...)”</p>



	<p>Powyższa niespójność ma tym większe znaczenie, iż na gruncie przepisów ustawy Prawo Zamówień Publicznych „dzień wszczęcia postępowania” w żaden sposób nie może być utożsamiany z „terminem składania ofert”.</p> <p>W związku z powyższym zasadna jest modyfikacja Części III Rozdział VIII pkt 2 lit. b) SIWZ celem dostosowania przedmiotowego zapisu SIWZ do ww. przepisów prawa. W tym zakresie należy także zwrócić uwagę, że treść aktualnego ogłoszenia o zamówieniu (Sekcja III: III.2.1. lit. b) powieła sformułowany ww. zapis ujęty w Części III Rozdział VIII pkt 2 lit. b) SIWZ posługując się również sformułowaniem: „w okresie ostatnich 3 lat przed dniem wszczęcia postępowania (...)”.</p>	
87	<p>Zgodnie z treścią Części V Rozdział XVI pkt 8 SIWZ, „Wykonawca będzie zobowiązany przed opisaniem Umowy, w ciągu 14 dni od zawiadomienia o wyborze oferty dostarczyć Zamawiającemu koncepcję, harmonogram i sposób realizacji zaplecza technicznego opisanego w punkcie 1.4. Załącznika nr 2 do Umowy, które będą stanowiły odpowiednio załączniki do Umowy.”</p> <p>Wnosimy o wykreślenie ww. zapisu z treści SIWZ, ponieważ koncepcja, harmonogram i sposób realizacji zaplecza technicznego, o których mowa w Części V Rozdział XVI pkt 8 SIWZ, nie podlega konsultacji z Zamawiającym a jedynie weryfikacji pod kątem SIWZ w momencie certyfikowania w związku z tym na tak wczesnym etapie niczem nie służy. Ponadto nie zmieniając powyższego wniosku jakiegokolwiek przedłożenie koncepcja, harmonogram i sposobu realizacji zaplecza technicznego, o których mowa w Części V Rozdział XVI pkt 8 SIWZ ewentualnie mogłoby być wymagane po podpisaniu umowy, czyli ostatecznym potwierdzeniu przyznania zamówienia wykonawcy.</p> <p>Powyższa uwaga dotyczy również pkt 1.5.1.-1.5.4. Załącznika nr 2 do wzoru umowy.</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Zamawiający informuje, że proces oceny zgodności zaplecza technicznego z SIWZ jest etapowy. Z związku z faktem, że Zamawiający nie wskazuje konkretnych rozwiązań, np. powierzchni placu postojowego, weryfikacja zgodności zaplecza z SIWZ opiera się na przedstawieniu koncepcji realizacji zaplecza technicznego przez Wykonawcę a następnie ocenie jej realizacji podczas odbioru przed rozpoczęciem świadczenia usługi.</p> <p>Zwracamy uwagę, że dokument wymagany przed podpisaniem umowy nie ma mieć charakteru dokładnego projektu technicznego. Uszczegółowienie projektu powinno – zgodnie z punktem 1.5 Załącznika nr 2 do Umowy – powinno być przekazane w terminie do 90 dni od daty podpisania umowy.</p>
88	<p>Zgodnie z treścią Części V Rozdział XVI pkt 7 SIWZ, „Wykonawca będzie zobowiązany przed opisaniem Umowy, w ciągu 14 dni od zawiadomienia o wyborze oferty dostarczyć Zamawiającemu dokumentację techniczną autobusu (lub autobusów) wymienioną szczegółowo w punkcie 1.1. Załącznika nr 2 do Umowy, która będzie stanowiła odpowiednio załączniki do Umowy.”</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>Zamawiający informuje, że jedynie poprzez dostarczenie wymaganej dokumentacji jest w stanie zweryfikować zgodność formalną pojazdów oraz koncepcji dla zaplecza technicznego z SIWZ.</p> <p>Zamawiający informuje również, że istnieje teoretyczna możliwość zmiany tej części umowy po jej podpisaniu, przy zachowaniu jednak zgodności pojazdu z wymogami SIWZ oraz</p>

89	<p>Wnosimy o wykreślenie ww. zapisu z treści SIWZ ewentualnie o modyfikacje SIWZ w ten sposób aby przedłożenie przez wykonawcę koncepcji, harmonogramu i sposobu realizacji zaplecza technicznego, o których mowa w Części V Rozdział XVI pkt 7 SIWZ, było wymagane przez Zamawiającego dopiero po podpisaniu umowy z wybranym wykonawcą.</p> <p>W powyższym kontekście zwracamy także uwagę, że przewidziany w Części V Rozdział XVI pkt 7 SIWZ wymóg przedłożenia w powyższym terminie (14 dni od zawiadomienia o wyborze oferty) szczegółowej dokumentacji technicznej dotyczącej autobusów określonej w pkt 1.1.1. – 1.1.9. Załącznika nr 2 do wzoru umowy, powoduje, że finalny dostawca autobusów do realizacji Zamówienia musi być praktycznie znany wykonawcy przez przystąpieniem do przetargu (przed złożeniem ofert) tzn. w czasie kiedy wykonawca nie ma jeszcze żadnej wiedzy co do tego, czy jego oferta zostanie wybrana jako najkorzystniejsza. Takie zaś ukształtowanie zapisów SIWZ skutkuje tym, że wykonawca jest pozbawiony jakiegokolwiek możliwości dalszego negocjowania z dostawcą autobusów warunków dostawy przedmiotowych autobusów (często bardzo istotnych warunków – m.in. w zakresie obsługi serwisowej, parametrów finansowych, etc.), co ma w praktyce obrotu miejsce w fazie po podpisaniu umowy w sprawie realizacji Zamówienia – w takim przypadku pozycja negocjacyjna wykonawcy jest znikoma. W konsekwencji także z wyżej przywołanych przyczyn zasadne jest aby obowiązki wykonawcy w zakresie dostarczenia Zamawiającemu dokumentacji technicznej autobusów mogły się zaktualizować dopiero po podpisaniu umowy z Zamawiającym, w innym przypadku wykonawcy będą zmuszeni skalkulować oferty na wyższym poziomie cenowym, co także może przyczynić się do uszczuplenia środków publicznych Zamawiającego przeznaczonych na sfinansowanie realizacji Zamówienia.</p>	<p>ofertą Wykonawcy w zakresie ocenianych parametrów.</p>	-
	<p>Zgodnie z treścią paragrafu 5 pkt 18) wzoru umowy, wykonawca zobowiązany jest do „<i>tierowania przeznaczonych do realizacji Umowy autobusów wyłącznie do zadań zleconych przez ZTM</i>”. Jednocześnie naruszenie ww. obowiązku jest sankcjonowane karą umowną w wysokości 5 000 zł za każdy stwierdzony przypadek (pkt 5.2.11. Załącznika nr 4 do wzoru umowy).</p>	<p>Zamawiający informuje, że zapis § 5 pkt 18 Umowy nie ogranicza swobody gospodarczej Wykonawcy. Wykonawca ma prawo nabycia innych pojazdów do świadczenia innych usług, niż usługa zlecona przez Zamawiającego. Pojazdy, w których posiadanie wejdzie Wykonawca, są przeznaczone do realizacji zleconej usługi.</p>	-

	<p>Mając na względzie, że powyższy zapis wzoru umowy istotnie ogranicza swobodę gospodarczą wykonawcy w zakresie dysponowania autobusami przeznaczonymi do realizacji umowy (skutkując ograniczeniem dodatkowych przychodów wykonawcy z tytułu dodatkowego wykorzystywania autobusów m.in. do obsługi imprez okolicznościowych i innych przewozów okazjonalnych), prosimy o jego wykreślenie.</p>		
90	<p>Zgodnie z treścią paragrafu 10 pkt 9) wzoru umowy, Zamawiający jest uprawniony do rozwiązania umowy w trybie natychmiastowym i bez jej wypowiedzenia jeżeli „liczba pracowników, o których mowa w § 5 pkt. 29), spadnie poniżej 120, a Operator w terminie 14 dni od wezwania do niezwłocznego przywrócenia stanu zgodnego z Umową nie wywiąże się z obowiązku określonego w w § 5 pkt. 29) Umowy”</p> <p>Mając na względzie, że utrzymanie przez wykonawcę ww. liczby pracowników często jest niezależne od wykonawcy (tak np.: nie można de facto zmusić pracowników do pozostawaniu w zatrudnieniu u danego pracodawcy, rozwiązanie umowy o pracę z pracownikami bez wypowiedzenia z winy pracowników, etc.) sankcja w postaci uprawnienia Zamawiającego do wypowiedzenia umowy jest nieproporcjonalna do wagi ww. „naruszenia” oraz nieuzasadniona a przewidziany w treści ww. zapisu SIWZ termin 14 dniowy na przywrócenie stanu zgodnego z Umową jest terminem za krótkim albowiem zgodnie z treścią pkt 3.3. Załącznika nr 6 do wzoru umowy Operator jest zobowiązany do zgłoszenia potrzeby przeprowadzenia weryfikacji kompetencji dla pracowników z 21-dniowym wyprzedzeniem przed planowanym skierowaniem pracownika do pracy na danym stanowisku).</p> <p>W związku z powyższym w pełni zasadne jest usunięcie ww. paragrafu 10 pkt 9) wzoru umowy, w szczególności, że i tak w tym zakresie wykonawca może być obciążony karą umowną w wysokości 5 000 zł za każdy stwierdzony przypadek – zgodnie z treścią pkt 5.2.10. Załącznika nr 4 do wzoru umowy.</p>	<p>Zamawiający informuje, że zmienia zapisy § 10 ust. 1 pkt 9) Umowy wydłużając okres do 30 dni.</p> <p>Informujemy, że w odpowiedzi na pytanie nr 94, skrócony został okres powiadomienia Zamawiającego o planowanym skierowaniu pracownika do pracy na danym stanowisku z 21 do 14 dni.</p>	<p>Wzór Umowy: § 10 ust. 1 pkt 9) liczba pracowników, o których mowa w § 5 pkt. 29), spadnie poniżej 120, a Operator w terminie 14 dni od wezwania do niezwłocznego przywrócenia stanu zgodnego z Umową nie wywiąże się z obowiązku określonego w w § 5 pkt. 29) Umowy.</p> <p>Wzór Umowy: § 10 ust. 1 pkt 9) liczba pracowników, o których mowa w § 5 pkt. 29), spadnie poniżej 120, a Operator w terminie 30 dni od wezwania do niezwłocznego przywrócenia stanu zgodnego z Umową nie wywiąże się z obowiązku określonego w w § 5 pkt. 29) Umowy.</p>
91	<p>Prosimy o wyjaśnienie z jaką częstotliwością mają się odbywać cykliczne szkolenia kierowców (z wykorzystaniem wytycznych ZTM), przeprowadzanie których stanowi obowiązek wykonawcy w myśl paragrafu 5 pkt 26) wzoru umowy oraz pkt</p>	<p>Zamawiający informuje, że szkoleniami, o których mowa powinni być objęci wszyscy kierowcy. Szkolenia z zakresu obsługi systemów pojazdu czy obsługi osób niepełnoprawnych, w zakresie opisanym w treści Załącznika nr 11 do Umowy, są</p>	<p>-</p> <p>Załącznik nr 6 do Umowy: Dodanie punktu 5 w brzmieniu: 5. Cykliczne szkolenia</p>

92	<p>1.7. Załącznika nr 6 do wzoru umowy? Informacja ta jest istotna dla wykonawców w aspekcie kalkulacji ceny oferty, która powinna uwzględniać koszty ww. szkoleń, które mają być pokrywane przez wykonawcę.</p>	<p>niezbędnymi dla rozpoczęcia przez kierowcę pracy na stanowisku i de facto powinny być przeprowadzone przed tym momentem. W pozostałych aspektach zalecane jest przeprowadzenie szkoleń dla każdego z kierowców nie później niż w ciągu 6 miesięcy od rozpoczęcia pracy na stanowisku oraz powtarzanie szkoleń przypominających nie rzadziej niż co dwa lata.</p> <p>Zamawiający uszczegóławia zapisy § 5 pkt. 29) Umowy.</p>	<p>kierowców powinni uczestniczyć w cyklicznych szkoleniach z zakresu przewidzianego w § 5 pkt. 29) Umowy.</p> <p>5.2. Pierwsze szkolenia powinny być prowadzone wg harmonogramu:</p> <p>5.2.1. pierwsze szkolenie z zakresu obsługi osób niepełnosprawnych oraz obsługi systemów elektronicznych pojazdu, w tym sterownika Systemu Informacji Liniiowej przed rozpoczęciem pracy kierowcy na stanowisku,</p> <p>5.2.2. pierwsze szkolenie z pozostałego zakresu wymienionego w § 5 pkt. 29) Umowy – lit a), b), d), f) nie później niż sześć miesięcy od rozpoczęcia pracy kierowcy na stanowisku.</p> <p>5.3. Wszystkie szkolenia powinny być ponawiane nie rzadziej niż co dwa lata.</p>	Załącznik nr 4 do Umowy
W świetle zapisów Załącznika nr 4 do wzoru umowy prosimy o wyjaśnienie następujących kwestii:	1) Zamawiający wyjaśnia, że w zakresie palenia tytoniu lub e-papierosów ograniczenia obejmują wnętrze pojazdu oraz obszar przystanków – podstawa prawna: Regulamin przewoźu	Załącznik nr 4 do Umowy 5.1.10.5. Palenie tytoniu lub e-papierosa w autobusie lub na		

<p>1) w jaki sposób Zamawiający ma stwierdzać, że prowadzący pojazd operatora dopuścił się wykroczenia służbowego polegającego na paleniu tytoniu lub e-papierosa na przystanku lub na pętli (stosownie do pkt 5.1.10.5 Załącznika nr 4 do wzoru umowy)? Z posiadanych przez nas danych wynika, że palenie e-papierosów jest dopuszczalne w takich miejscach jak przystanki/pętla. Ponadto rozumiemy, że w powyższym zapisie mowa jest o sytuacji gdy prowadzący pojazd operatora znajduje się wewnątrz pojazdu w czasie jego postoju na przystanku/pętli?</p> <p>2) zgodnie z pkt 5.1.10.13 Załącznika nr 4 do wzoru umowy „nieprzestrzeganie przez kierowców przepisów Regulaminu przewozu, w tym niepodjęcie interwencji w sytuacji gdy w autobusie znajdują się osoby zagrażające bezpieczeństwu, porządkowi lub wywołujące uczucie odrzy.” stanowi wykroczenie służbowe prowadzącego pojazd operatora. Zwracamy uwagę, że czynności polegające w szczególności na interwencji w sytuacji gdy w autobusie znajdują się osoby zagrażające bezpieczeństwu, porządkowi powinny być domeną działań odpowiednich służb mundurowych (Policja, Straż Miejska), a nie kierowcy autobusu, od którego nie sposób wymagać aby samodzielnie interweniował w sytuacji np. agresywnych i uzbrojonych pasażerów. W związku z powyższym prosimy o wyjaśnienie czy ww. zapis pkt 5.1.10.13 Załącznika nr 4 do wzoru umowy można rozumieć także w ten sposób że pod pojęciem interwencji należy rozumieć także dokonanie przez prowadzącego pojazd stosownego zgłoszenia na Policję lub Straż Miejską w sytuacjach wskazanych w tym punkcie?</p> <p>3) zgodnie z pkt 5.1.13.2. Załącznika nr 4 do wzoru umowy jako uchybienie traktuje się „brak posiadania przez kierowcę wymaganego asortymentu biletów (co najmniej 5 biletów z każdego rodzaju).” Interpretacja powyższego zapisu prowadzi do wniosku, że w sytuacji gdy liczba posiadanych przez kierowcę biletów z każdego rodzaju spadnie do 5 (pięciu), to wówczas celem uniknięcia sankcji z ww. pkt 5.1.13.2. Załącznika nr 4 do wzoru umowy, kierowca powinien de facto</p>	<p>środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie, § 15 ust. 1. pkt 6) „W pojazdach lokalnego transportu zbiorowego, na stacjach metra oraz na przystankach zabrania się: (...) palenia tytoniu oraz używania tzw. e-papierosów”. Naruszenie wyłączenie tych ograniczeń jest podstawą do uznania dopuszczenia się wykroczenia służbowego. Zamawiający koryguje zapis pktu 5.1.10.5.</p> <p>2) Zamawiający wyjaśnia, że obowiązkiem prowadzącego pojazd jest podejmowanie interwencji. Do takich działań zalicza się również powiadomienie służb porządkowych, jeżeli bezpośrednio interwencja prowadzącego narażałaby jego bezpieczeństwo osobiste.</p> <p>3) Zamawiający dokonuje zmian w treści Załącznika nr 4 do Umowy wykreślając 5.1.13.2.</p> <p>4) Zamawiający informuje, że dokonuje korekty zapisu treści punktu 5.2.2. Załącznika nr 4 do Umowy.</p>	<p>przystanku/pętli. 5.1.13.2. Brak posiadania przez kierowcę wymaganego asortymentu biletów (co najmniej 5 biletów z każdego rodzaju). 5.2.2. Stwierdzone przez ZTM niedozwolone zachowanie kierowcy, w szczególności które stanowi może zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego lub sprzedaż fałszywych biletów przez kierowcę. Załącznik nr 4 do Umowy 5.1.10.5. Palenie tytoniu lub e-papierosa w autobusie lub na przystanku. 5.1.13.2. punkt wykreślony 5.2.2. Stwierdzone przez ZTM <b>zawinione zachowanie kierowcy skutkujące</b> zagrożeniem bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego <b>lub sprzedaż przez kierowcę biletów nie zakupionych przez Operatora od Zamawiającego.</b></p>
--	---	--

zaprzestać dalszej sprzedaży tych biletów. Mając powyższe na względzie wnosimy o usunięcie ww. zapisu. W powyższym kontekście należy także zwrócić uwagę, że nie sposób obecnie przewidzieć jaka będzie wystarczająca liczba biletów do zakupu u kierowcy (w szczególności, że zakup przez pasażerów biletów ZTM przy użyciu zainstalowanych w autobusach automatów SSB wymagać będzie wyłączenie płatności kartą, a nie wszystkie osoby posługują się kartami płatniczymi) – także Załącznik nr 7 do wzoru umowy nie precyzuje jaka ma być nabyta od Zamawiającego ilość biletów każdego rodzaju.

- 4) zgodnie z pkt 5.2.2. Załącznika nr 4 do wzoru umowy (ujętego w katalogu „*najbardziej istotnych nieprawidłowości w realizacji Umowy*”) za „*każde stwierdzone przez ZTM niedozwolone zachowanie kierowcy, w szczególności które stanowić może zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego lub sprzedaż fałszywych biletów przez kierowcę*” wykonawca obciążony będzie znaczącą karą umowną w wysokości 10 000 zł (za każdy stwierdzony przypadek). Mając na względzie dotkliwość sankcji z tytułu naruszenia ww. pkt 5.2.2. Załącznika nr 4 do wzoru umowy prosimy o precyzyjne wyjaśnienie co należy rozumieć przez „*niedozwolone zachowanie kierowcy, w szczególności które stanowić może zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego*”. Tak np. dosłowna interpretacja tego zapisu mogłaby w sposób nieuprawniony sugerować, że także posiadanie przez kierowcę 4 biletów z danego rodzaju może być potraktowane jako „*niedozwolone zachowanie kierowcy*” uzasadniające nałożenie na wykonawcę ww. dotkliwej finansowo kary umownej. Ponadto zapis „*w szczególności które stanowić może zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego*” jest nieostry oraz arbitralny i w związku z tym stanowić może podstawę do niedających się pogodzić zasadami logiki wniosków (tak np. uniknięcie kolizji przez kierowcę autobusu poprzez zjechanie na inny pas także stanowić może zagrożenie

	<p>bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego, pomimo że takich zachowaniem kierowca ratuje zdrowie lub życie pasażerów autobusu). W świetle powyższego wnosimy o wykreślenie ww. zapisu ewentualnie o nadanie mu następującego brzmienia: „każde stwierdzone przez ZTM zawinione zachowanie kierowcy skutkujące naruszeniem bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego lub sprzedaż przez kierowcę biletów nie zakupionych od Zamawiającego”.</p>		
93	<p>Zgodnie z pkt 1.8.1. lit. c) Załącznika nr 5 do wzoru umowy, Operator ma obowiązek niezwłocznie poinformować ZTM „o kolizji i wypadkach z udziałem osób rannych lub ofiar śmiertelnych, w tym także pojazdów operatora poza pracą na linii”.</p> <p>W świetle powyższego zapisu prosimy o dodanie po słowie „kolizji” „powodujących wyłączenie pojazdów z ruchu” oraz zmianę zapisu poprzez zawężenie jego stosowania do autobusów oraz pojazdów obsługi technicznej służących do realizacji przedmiotowego zamówienia.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że jako pojazd jest rozumiany autobus wykorzystywany do realizacji umowy – zgodnie z definicją ust. 1 § 1 projektu Umowy.</p> <p>Zamawiający informuje, że każda kolizja, w tym nie powodująca wyłączenia pojazdów z ruchu, powinna być zgłaszana Zamawiającemu.</p>	<p>-</p> <p>-</p>
94	<p>W świetle niżej wskazanych zapisów Załącznika nr 6 do wzoru umowy prosimy o wyjaśnienie następujących kwestii:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) zgodnie z pkt 1.1. Załącznika nr 6 do wzoru umowy, przewidziane są następujące kompetencje do obsługi linii ZTM – prowadzący pojazdy – oraz wykonywania innych zadań – pracownicy służby zabezpieczenia ruchu: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) znajomość języka polskiego co najmniej w stopniu średniozaawansowanym (B1) w skali Rady Europy, opisanej w dalszej części Załącznika,</li> <li>b) znajomość układu komunikacyjnego i topografii aglomeracji w stopniu pozwalającym na prawidłową realizację zadania przewozowego zleconego przez ZTM;</li> <li>c) znajomość przepisów porządkowych oraz zasad taryfowych obowiązujących w komunikacji miejskiej m.st. Warszawy;</li> <li>d) znajomość Zakresu obowiązków prowadzącego pojazd oraz zasady obsługi pasażerów ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych stanowiącego</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1) Zamawiający wyjaśnia, że weryfikacja kompetencji w zakresie znajomości układu komunikacyjnego nie skutkuje wymogiem posiadania szczegółowej znajomości tras wszystkich autobusowych linii organizowanych przez ZTM. Oceniana będzie ogólna znajomość topografii miasta, tj. głównych ulic, którymi prowadzone są linie autobusowe. Dodatkowo prowadzący pojazdy powinni znać typowe objazdy, w szczególności dla linii autobusowych prowadzących przez centrum miasta.</li> <li>Zamawiający przewiduje, że lista pytań stanowiących podstawę egzaminu może być udostępniona Wykonawcy.</li> <li>Zamawiający informuje, że analogiczne wymogi w zakresie kompetencji prowadzących pojazdy będą stosowane w nowych umowach na świadczenie usług przewozowych.</li> <li>2) Zamawiający wyjaśnia, że nie jest wymagane, aby potencjalny pracownik był w stosunku pracy z Wykonawcą jeszcze przed rozpoczęciem świadczenia usług (lub rozpoczęciem pracy na stanowisku kierowca). Weryfikacja kompetencji pracownika jest jednym z elementów procesu przygotowania pracownika do rozpoczęcia pracy na stanowisku.</li> </ol>	<p>Załącznik nr 6 do Umowy</p> <p>3.3. Operator jest zobowiązany do zgłoszenia potrzeby przeprowadzenia weryfikacji kompetencji dla pracowników 21-dniowym wyprzedzeniem przed planowanym skierowaniem pracownika do pracy na danym stanowisku.</p> <p>Operator wraz z wnioskiem przekazuje imienną listę pracowników</p> <p>Załącznik nr 6 do Umowy</p> <p>3.3. Operator jest zobowiązany do zgłoszenia potrzeby przeprowadzenia weryfikacji kompetencji dla pracowników 14-dniowym wyprzedzeniem przed planowaniem skierowaniem pracownika do</p>

<p>Załącznik nr 11 do Umowy; e) kulturalny i uprzejmy stosunek do pasażerów.</p> <p>Ponadto w myśl pkt 1.2. Załącznika nr 6 do wzoru umowy „kompetencje określone w pkt. 1.1 a)-d) podlegają weryfikacji i kontroli Zamawiającego i stanowią warunek konieczny dopuszczenia prowadzących pojazdy do kierowania autobusami na liniach ZTM oraz dopuszczenia pracowników służby zabezpieczenia ruchu do realizacji zadań w ramach Umowy” – co ma mieć miejsce zgodnie z procedurą opisaną w pkt 3 Załącznika nr 6 do wzoru umowy.</p> <p>Mając jednocześnie na względzie, że zgodnie z SIWZ przedmiot Zamówienia (zakres świadczonych przez wykonawcę usług przewozowych w ramach każdej z obu części Zamówienia) obejmować będzie linie komunikacyjne (których to linii komunikacyjnych - autobusowych jest ok. 267 zgodnie z zapisami <i>Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Zbiorowego dla m.st. Warszawy z uwzględnieniem publicznego transportu zbiorowego organizowanego na podstawie porozumień z gminami sąsiadującymi</i> przyjętego Uchwałą Nr XVI/198/2015 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 07 maja 2015 r.) wchodzące w skład całego obszaru układu komunikacyjnego obejmującego teren m.st. Warszawy i gmin podwarszawskich (a nie np. konkretne linie komunikacyjne ściśle określone przez Zamawiającego) jak również bazując na rozległości ww. obszaru komunikacyjnego, prosimy o sprecyzowanie w jaki sposób miałyby odbywać się egzamin komisyjny służący zweryfikowaniu kompetencji w zakresie „znajomości układu komunikacyjnego i topografii aglomeracji”? Czy np. lista pytań w powyższym zakresie była odpowiednio wcześniej przed zaplanowanym terminem egzaminu komisyjnego udostępniana operatorowi tak aby mógł on przekazać je swoim kandydatom na kierowców do obsługi Zamówienia? Prosimy także o wyjaśnienie czy celem zachowania równego traktowania operatorów autobusowych obecnie obsługujących komunikację miejską w Warszawie (w szczególności największego operatora jakim jest operator wewnętrzny - MZA), Zamawiający</p>	<p>Jednocześnie z uwagi na elastyczność w tym zakresie, Zamawiający skracą okres na zgłoszenie pracowników do 14 dni.</p>	<p>pracy na danym stanowisku. Operator wraz z wnioskiem przekazuje imienną listę pracowników.</p>
--	---	---



wprowadzi analogiczne (jak w treści ww. Załącznika nr 6 do wzoru umowy) zasady weryfikacji kompetencji pracowników operatorów w treści dotychczasowych umów z prywatnymi operatorami oraz w treści wieloletniej umowy z operatorem wewnętrznym albowiem w innym przypadku wymogi przewidziane w treści Załącznika nr 6 do wzoru umowy byłyby pozbawione praktycznego znaczenia (liczba autobusów do obsługi umowy to zaledwie 50 sztuk, a dla obu części Zamówienia to 100 sztuk, co stanowi nieznaczny udział w łącznej liczbie autobusów obsługujących komunikację miejską w Warszawie i tym samym liczbie pracowników/kierowców wykonujących zadania przewozowe).

- 2) zgodnie z pkt 3.3. Załącznika nr 6 do wzoru umowy, „operator jest zobowiązany do zgłoszenia potrzeby przeprowadzenia weryfikacji kompetencji dla pracowników z 21-dniowym wyprzedzeniem przed planowanym skierowaniem pracownika do pracy na danym stanowisku. Operator wraz z wnioskiem przekazuje imienną listę pracowników”.

Treść tego zapisu wskazuje, że wykonawca (operator), który zamierza zatrudnić nowe osoby do obsługi Zamówienia powinien je praktycznie zatrudnić na podstawie umowy o pracę jeszcze co najmniej na 21 dni przed planowanym terminem skierowania takiego pracownika do pracy na danym stanowisku nie mając przy tym jednocześnie żadnej gwarancji czy dany pracownik w ogóle ukończy z wynikiem pozytywnym egzamin komisyjny, o którym mowa w pkt 3 Załącznika nr 6 do wzoru umowy. Należy zwrócić uwagę, że tak ukształtowane zapisy SIWZ powodują, że z punktu widzenia ekonomicznego wykonawca zobligowany byłby do zapłaty wynagrodzenia co najmniej za jeden miesiąc na rzecz ponad 100 pracowników (przy założeniu, że wykonawca zawarłby z Zamawiającym umowę w sprawie realizacji wyłącznie jednej części Zamówienia) lub nawet na rzecz ponad 200 pracowników (w sytuacji zawarcia przez wykonawcę z Zamawiającym umów w sprawie realizacji obu części Zamówienia) bez świadczenia jakiegokolwiek pracy przez ww. pracowników na rzecz wykonawcy.

	<p>W związku z powyższym zasadne jest usunięcie z treści SIWZ (w szczególności mowa tutaj o ww. pkt 3 Załącznika nr 6 do wzoru umowy) zapisów dotyczących wymogu przeprowadzania egzaminów komisyjnych dotyczących pracowników wykonawcy, którzy mieliby obsługiwać realizację Zamówienia.</p>		
95	<p>Zgodnie z pkt 9.2. Załącznika nr 11 do wzoru umowy „<i>zmiana prowadzących nie powinna trwać dłużej niż jedna minuta</i>”.</p> <p>Zwracamy uwagę, że dochowanie ww. terminu jest praktycznie niemożliwe, w związku z tym prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuści przedłużenie ww. terminu?</p>	<p>Zamawiający zwraca uwagę, że zmiana kierowców podczas realizacji kursu, tj. na przystanku pośrednim, nie może powodować opóźnień i utrudnień w ruchu, tj. blokować przejazdu na drodze, utrudniać obsługę przystanku innym pojazdom itd. Zdefiniowany czas na dokonanie czynności zmiany kierującego na przystanku pośrednim ma na celu minimalizację utrudnień związanych z tym procesem.</p>	<p>-</p> <p>-</p>
96	<p>Prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dopuści taką możliwość aby „kanał przeglądowy”, o którym mowa w pkt 1.2.1. Załącznika nr 2 do SIWZ (mający stanowić element ciągu obsługowego w ramach stanowiska obsługi codziennej (OC)) został zastąpiony przez wykonawcę zestawem podnośników?</p> <p>W powyższym kontekście należy zwrócić uwagę, że zestaw podnośników także spełni stawiane przez Zamawiającego wymagania w zakresie zapewnienia możliwości obsługi całego podwozia pojazdu – podobnie jak to ma miejsce w przypadku pkt 1.3.1. Załącznika nr 2 do SIWZ, zgodnie z którym to zapisem „zestaw podnośników” (jako jeden z elementów stanowiska obsługi bieżącej i okresowej (OB/OO)) został wprost określony przez Zamawiającego jako „zapewniający możliwość obsługi całego podwozia pojazdu”</p> <p>Stawianie wymogów nie wpływających na jakość OC i pracy warsztatu, a które Wykonawcy nie będą w stanie spełnić w terminach przewidzianych w SIWZ może skutkować niemożliwością wystartowania w przetargu tych Wykonawców.</p> <p>W związku z tym wnosimy o przeanalizowanie jeszcze raz tych wymogów i dokonanie w nich zmian tak aby zapewniły funkcjonalność OC i pracy warsztatu bez konieczności dokonywania niepotrzebnych (a nawet nie możliwych) w terminach SIWZ, inwestycji.</p>	<p>Zamawiający dopuszcza możliwość organizacji zaplecza technicznego dla czynności obsługi codziennej z zestawem podnośników.</p> <p>Zwracamy uwagę, że organizacja zaplecza technicznego powinna być podyktowana osiągnięciem odpowiedniej efektywności i wydajności, tj. możliwości przeprowadzenia pełnej i dokładnej obsługi codziennej wszystkich pojazdów Wykonawcy.</p>	<p>Załącznik nr 2 do SIWZ</p> <p>1.2.1. kanał przeglądowy zapewniający możliwość obsługi całego podwozia pojazdu (gdy pojazd stoi),</p> <p>Załącznik nr 2 do SIWZ</p> <p>1.2.1. kanał przeglądowy <b>lub zestaw podnośników</b> zapewniające możliwość obsługi całego podwozia pojazdu (gdy pojazd stoi),</p>
97	<p>Zgodnie z pkt 1.1. Załącznika nr 2 do SIWZ wskazano, jakie elementy/parametry powinny spełniać „<i>obiekt zaplecza technicznego (zajezdnia) oraz filie, jeżeli Operator planuje eksploatację więcej niż jednego obiektu zaplecza technicznego.</i>”</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że fila zajezdni może umożliwiać obsługę jedynie części pojazdów przeznaczonych do realizacji umowy i, zgodnie z zapisami punktu 1.1. Załącznika nr 2 do SIWZ, musi posiadać zaplecze wymagane do przeprowadzenia</p>	<p>-</p> <p>-</p>

<p>Jednocześnie stosownie do pkt 10.1. Załącznika nr 2 do wzoru umowy została określona procedura związana z sytuacją gdy w okresie obowiązywania Umowy operator zamierza zmienić „<i>lokalizację lub uruchomić filię obiektów zaplecza technicznego.</i>”</p> <p>Ponadto zgodnie z przypisem nr 10 ujętym w treści Załącznika nr 2.15 do wzoru umowy (lista kontrola dla zaplecza technicznego) przewidziano, że przedmiotowa lista jest wypełniana osobno „<i>dla zajezdni głównej oraz filii, jeżeli takie funkcjonują.</i>”</p> <p>W związku z przywołanymi wyżej zapisami prosimy o wyjaśnienie jaka jest różnica pomiędzy zajezdnią a filią tzn. jakie konkretnie elementy (z elementów/parametrów łącznie wymienionych w pkt 1.1.1. – 1.3.12. Załącznika nr 2 do SIWZ) powinny być zlokalizowane wyłącznie na terenie zajezdni, a jakie mogą być umiejscowione na terenie filii?</p> <p>Czy w związku z powyższym wnosimy o dopuszczenie rozwiązania aby np. na terenie filii znajdował się plac postojowo-manewrowy przystosowany do postoju np. 10 autobusów (służących do realizacji jednej części Zamówienia) ze stanowiskiem do obsługi codziennej, zaś na terenie zajezdni znajdował się plac postojowo-manewrowy przystosowany do postoju np. 40 autobusów (służących do realizacji jednej części Zamówienia) oraz pozostałe elementy/wyposażenie ujęte w treści pkt 1.1.1. – 1.3.12. Załącznika nr 2 do SIWZ?</p> <p>Stawianie wymogów nie wpływających na jakość pracy warsztatu, a które z przyczyn obiektywnych (kosztowych) Wykonawcy nie będą w stanie spełnić uniemożliwi wystartowanie w przetargu tych Wykonawców.</p>	<p>procesu obsługi codziennej (OC). Pozostałe elementy związane z procesami obsługi bieżącej, okresowej czy napraw mogą być zlokalizowane tylko w jednym z obiektów Wykonawcy. Dopuszcza się również specjalizację obiektów w tym zakresie, tj. zlokalizowanie części procesów nie będących obsługą codzienną w jednym obiekcie, a części w innym.</p>	<p>procedurę obsługi codziennej (OC). Pozostałe elementy związane z procesami obsługi bieżącej, okresowej czy napraw mogą być zlokalizowane tylko w jednym z obiektów Wykonawcy. Dopuszcza się również specjalizację obiektów w tym zakresie, tj. zlokalizowanie części procesów nie będących obsługą codzienną w jednym obiekcie, a części w innym.</p>
<p>98</p>	<p>W świetle niżej wymienionych zapisów Załącznika nr 1 do SIWZ, prosimy o wyjaśnienie następujących kwestii:</p> <p>1) Zgodnie z pkt 20.17 Załącznika nr 1 do SIWZ (Część I i II. <i>Zbiór wymagań wspólnych</i>) „<i>obsługa automatów musi być realizowana za pośrednictwem sieci komputerowej z</i></p>	<p>1) Zamawiający informuje, że koszty transmisji danych z biletomatów SSB pokrywa Wykonawca.  2) Zamawiający wyjaśnia, że funkcje oprogramowania do zarządzania Systemem Informacji Liniiowej są opisane w punktach 17.13 i 17.14 Załącznika nr 1 do SIWZ  3) Zamawiający wyjaśnia, że dostęp za pomocą łączności</p>

<p>99</p>	<p>wykorzystaniem transmisji danych w sieci GSM i alternatywnie, w sytuacjach awaryjnych, za pomocą urządzeń/terminali przenośnych." W świetle powyższego prosimy o wyjaśnienie jaki podmiot będzie pokrywał transmisję danych z biletomatów? Czy Zamawiający dostarczy własne karty SIM?</p> <p>2) Zgodnie z pkt 17.12 Załącznika nr 1 do SIWZ (Część I i II. <i>Zbiór wymagań wspólnych</i>) „zarządzanie działaniem Systemu możliwe przy wykorzystaniu oprogramowania, które Operator dostarczy bezpłatnie Zamawiającemu, z licencją na bezterminowe wykorzystanie na co najmniej 15 sztukach dowolnych komputerów." W świetle powyższego zapisu prosimy o wyjaśnienie do jakich konkretnie danych chce mieć dostęp Zamawiający? Czy mogą to być raporty w formie do odczytu?</p> <p>3) Zgodnie z pkt 22.9 Załącznika nr 1 do SIWZ (Część I i II. <i>Zbiór wymagań wspólnych</i>) „System musi umożliwiać również odtworzenie i przekopiowanie zapisanego obrazu w autoryzowany sposób za pomocą łączności Wi-Fi – zasięg minimum 50 metrów. Łączność bezprzewodowa musi być zabezpieczona kluczem szyfrującym minimum 128 bit." W świetle powyższego zapisu prosimy o wyjaśnienie jak Zamawiający rozumie dokładnie dostęp przez WiFi do systemu monitoringu w pojeździe?</p>	<p>beprzewodowej oznacza możliwość skorzystania przez Zamawiającego z możliwości autoryzowanego dostępu do rejestratora SIMW i dokonania operacji, o których mowa w punkcie 22.9.</p> <p>Jest to alternatywny sposób w stosunku do opisanego w punkcie 22.8 podłączenia bezpośredniego.</p>	<p>-</p>
<p>99</p>	<p>Mając na względzie, że cały SIWZ dotyczący postępowania o udzielenia obu części Zamówienia zawiera szereg bardzo szczegółowych warunków dotyczących różnych aspektów związanych z realizacją Zamówienia jak dotychczas niespotykanych w praktyce tego typu przetargów organizowanych przez Zamawiającego w Warszawie (w szczególności kwestie dotyczące wymaganego zaplecza technicznego oraz weryfikowania kompetencji pracowników wykonawcy) oraz fakt, że został nakreślony przez Zamawiającego bardzo krótki termin składania ofert (aktualnie 18 czerwca 2015 r.) (zaledwie jednodniowy licząc od ogłoszenia o zamówieniu w Dz. U. UE / na stronie internetowej Zamawiającego - co nastąpiło w dniu 13 maja 2015 r.), zasadne jest przedłużenie aktualnego terminu składania ofert (co najmniej o jeden miesiąc) tak aby potencjalni wykonawcy mieli</p>	<p>Zamawiający informuje, że dokonując zmian w SIWZ oraz załącznikach, wyduża termin składania ofert na 26 czerwca 2015 r. Godzina i miejsce składania ofert bez zmian.</p>	<p>-</p>

	<p>możliwość odpowiedniego i rzetelnego przygotowania ofert i skalkulowania parametrów cenowych takich ofert, na czym także zależy również Zamawiającego - w związku z powyższym prosimy o wyjaśnienie czy Zamawiający dokona zmiany zapisów ujętych w Części IV Rozdział XI pkt 8 ppkt 4) oraz Części IV Rozdział XII pkt 1 i 4 SIWZ w zakresie przedłużenia terminu składania ofert?</p>	
100	<p>Zgodnie z treścią Części II Rozdział VII pkt 5 SIWZ przewidziano, że „autobusy będą wprowadzone do ruchu w liczbie 50 sztuk, począwszy od pierwszego dnia powszedniego w okresie obowiązywania Umowy”.</p> <p>Jednocześnie treść paragrafu 2 ust. 1 wzoru umowy przewiduje co następuje:</p> <p>„1. Ustala się następujący harmonogram wprowadzania przez Operatora autobusów do ruchu:</p> <p>1) od dnia ..... r. – ... autobusów (w ruchu ...),</p> <p>2) od dnia ..... r. – ... autobusów (w ruchu ...),</p> <p>3) od dnia ..... r. – ... autobusów (w ruchu ...),</p> <p>4) od dnia ..... r. – ... autobusów (w ruchu ...),</p> <p>5) od dnia ..... r. – ... autobusów (w ruchu ...).”</p> <p>W świetle powyższych zapisów prosimy o wyjaśnienie czy 50 sztuk autobusów ma być jednocześnie wprowadzonych do ruchu począwszy od pierwszego dnia powszedniego w okresie obowiązywania Umowy (tzn. stosownie do treści ww. Części II Rozdział VII pkt 5 SIWZ)? Jeżeli tak to zwracamy uwagę, że w tym zakresie niezbędna jest modyfikacja ww. paragrafu 2 ust. 1 wzoru umowy.</p>	<p>Zgodnie z wymogami SIWZ Zamawiający oczekuje rozpoczęcia świadczenia usług w liczbie po 50 sztuk pojazdów dla każdej części zamówienia od pierwszego dnia roboczego obowiązywania niniejszej Umowy.</p> <p>Zamawiający przedstawił ogólny wzór Umowy, uwzględniający jednak w treści ewentualne, nieprzewidziane okoliczności, w których jazdy byłyby wprowadzane do ruchu etapami.</p>
102	<p>Dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ „Wymagania techniczne dla autobusów”:</p> <p>Zamawiający w punkcie 5.2. napisał: „(...) Poziom emisji hałasu poniżej wartości dla mocy silnika: - poniżej 150 kW nie więcej niż 78 dB (A), - powyżej 160 kW nie więcej niż 80 dB (A)”</p> <p>Prosimy o wyjaśnienie jakiego rodzaju hałasu - zewnętrznego czy wewnętrznego dotyczy zapis.</p>	<p>Zamawiający informuje, że zgodnie z wdrażanymi kryteriami zielonych zamówień publicznych (GPP), warunki pomiaru zostały wskazane i określone w Dyrektywie 92/97/EWG.</p>
103	<p>Dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ „Wymagania techniczne dla autobusów”:</p>	<p>Zamawiający potwierdza, że określenie „dodatkowe uchwyty” oznacza tzw. lejce – uchwyty wiszące, o których mowa w</p>

	<p>Zamawiający w punkcie 9.2. napisał: „(...)Dodatkowe uchwyty dla pasażerów mogą być wykonane jako elementy z tworzyw sztucznych kolorze zbliżonym do koloru złotego RAL 1004 (...)”</p> <p>Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający ma na myśli kolor tzw. lejcy.</p>	<p>punkcie 9.3 Załącznika nr 1 do SIWZ - ale również wszelkie inne uchwyty montowane we wnętrzu pojazdów, o których mowa w punkcie 9 Załącznika nr 1 do SIWZ.</p>	
104	<p>Dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ „Wymagania techniczne dla autobusów”:</p> <p>Zamawiający w punkcie 5.3.1. napisał: „(...)W pojazdach musza być stosowane oleje smarowe o niskiej lepkości (LVL) lub regenerowane oleje smarowe zawierające co najmniej 25% regenerowanych olejów bazowych (...)”</p> <p>Prosimy o dopuszczenie stosowania rekomendowanych przez producentów silników olejów smarowych o lepkości 10W40 oraz 15W40.</p>	<p>Zamawiający informuje, że wskazane wymagania w zakresie olejów są skutkiem wdrożenia kryteriów zielonych zamówień publicznych (GPP) i mają na celu stosowanie produktów energooszczędnych.</p>	<p>-</p> <p>-</p>
105	<p>Dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ „Wymagania techniczne dla autobusów”:</p> <p>Zamawiający w punkcie 11.10 napisał: „(...)Przyciski sygnalizujące potrzebę zatrzymania pojazdu (...)” oraz 11.10.1. „ (...)umieszczone przy miejscu na wózek dziecięcy”.</p> <p>Zamawiający sugeruje, że przycisków przy miejscu na wózek dziecięcy ma być więcej niż 1. Jeśli tak to ile?</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że przy miejscu na wózek dziecięcy może znajdować się jeden przycisk sygnalizujący potrzebę zatrzymania się pojazdu.</p> <p>Zamawiający skorygował brzmienie punktów 11.10. oraz 11.10.1.</p>	<p>Załącznik nr 1 do SIWZ</p> <p>Część I i II. Zbiór wymagań wspólnych</p> <p>11.10. Przyciski sygnalizujące potrzebę zatrzymania pojazdu – na przystankach „na żądanie” zlokalizowane wewnątrz pojazdu</p> <p>11.10.1. umieszczone przy miejscu na wózek dziecięcy</p> <p>Załącznik nr 1 do SIWZ</p> <p>Część I i II. Zbiór wymagań wspólnych</p> <p>11.10. <b>Przycisk sygnalizujący</b> potrzebę zatrzymania pojazdu – na przystankach „na żądanie” zlokalizowane wewnątrz pojazdu</p> <p>11.10.1. <b>umieszczony</b> przy miejscu na wózek dziecięcy</p>
106	<p>Dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ „Wymagania techniczne dla autobusów”:</p> <p>Zamawiający w punkcie 25.6.2. napisał: „(...)wymiary umożliwiającej ekspozycję plakatów formatu A3, tj. 420 x 594 mm”.</p>	<p>Zamawiający wyjaśnia, że w zapisie pojawiła się omyłka pisarska. Zamawiający wymaga ramki formatu A3, tj. o wymiarach 297 x 420 mm.</p>	<p>Załącznik nr 1 do SIWZ</p> <p>Część I i II. Zbiór wymagań wspólnych</p> <p>25.6.2. wymiary umożliwiającej ekspozycję plakatów formatu</p>

	<p>Wskazane przez Zamawiającego wymiary wskazują na rozmiar A2. Prosimy o potwierdzenie, że plakaty będą nie większe niż 297 x 420 mm.</p>		<p>A3, tj. 420 × 594 mm, Załącznik nr 1 do SIWZ Część I i II. Zbiór wymagań wspólnych 25.6.2. wymiary umożliwiający ekspozycję plakatów formatu A3, tj. 297 × 420 mm,</p>
107	<p>Dotyczy załącznika nr 1 do SIWZ „Wymagania techniczne dla autobusów”: Zamawiający w punkcie 13.2.5. napisał: „(...)liczba wywietrzników nie mniejsza niż 2 sztuki;” Czy Zamawiający dopuści zastosowanie 1 wywietrznika dachowego na pojeździe klasy MIDI ze względu na brak miejsca do zabudowania 2 wywietrzników przy zastosowaniu klimatyzacji całopojazdowej?</p>	<p>Zamawiający dopuści zastosowanie minimum jednego wywietrznika dachowego w autobusie klasy MIDI-</p>	<p>Załącznik nr 1 do SIWZ Część I. Autobusy 9-metrowe MIDI- 13.2.5. liczba wywietrzników nie mniejsza niż 2 sztuki; w pojazdach o alternatywnym lub hybrydowym źródle zasilania, jeżeli zabudowa urządzeń na dachu uniemożliwia umieszczenie minimalnej liczby wywietrzników, dopuszcza się zmniejszenie liczby wymaganych wywietrzników, rozmieszczenie wywietrzników – na całej długości pojazdu. Załącznik nr 1 do SIWZ Część I. Autobusy 9-metrowe MIDI- 13.2.5. liczba wywietrzników nie mniejsza niż 1 sztuka.</p>
108	<p>1. Czy organizujący przetarg, w kwestii wymagań technicznych dla autobusów (w punkcie 4 - Rodzaj zasilania), za alternatywny rodzaj zasilania, uznaje również zasilanie paliwami objętymi normą EN15940? Do paliw tej grupy należą paliwa oznaczone odpowiednio HVO, BTL, GTL i stanowią one alternatywę dla biodiesla objętego normą EN12214, tzw. FAME. Przy czym należy zaznaczyć, że paliwa typu HVO, GTL, BTL są znacznie lepszym rozwiązaniem zarówno dla samego silnika, jak również dla środowiska. W przeciwieństwie do paliw z grupy EN14214, nie wymagają większych nakładów finansowych z tytułu obsługi bieżących (wymiana oleju i filtrów) oraz napraw pojazdów. Zasadniczo, stosowanie paliw na bazie estrów (FAME, biopaliwo &gt;B7) wymaga od użytkownika zwiększenia częstotliwości (nawet 4-krotnie) wykonywania wymian olejów i</p>	<p>1. Zamawiający informuje, że nie zawęził rodzajów paliw alternatywnych rozumianych jako alternatywny sposób zasilania. Takim paliwem nie może być uznany klasyczny olej napędowy oraz biodiesel o mniejszym niż 80% udziale biokomponentów. 2. Oferent jest zobowiązany do przedłożenia karty technicznej pojazdu, zawierającej stosowne specyfikacje techniczne lub odnoszące się do technologii paliw. 3. Zamawiający formułując kryteria oceny ofert dotyczące dodatkowych punktów możliwych do uzyskania w ocenie ofert za zastosowanie alternatywnych sposobów zasilania pojazdów, wymaga, aby w toku eksploatacji wskazany w ofercie sposób zasilania był rzeczywiście wykorzystywany w pojazdach. W przypadku powstania wątpliwości Zamawiający ma prawo</p>	<p>-</p>

110	<p>filtrów, co skutkuje większymi kosztami eksploatacyjnymi. Stosowanie paliw na bazie estrów ograniczone jest do okresów kiedy temperatura jest dodatnia, co znacznie ogranicza korzyści wynikające ze stosowania tych paliw.</p> <p>Paliwa spełniające normę EN15940 są to uwodornione oleje roślinne, zwane także biopaliwami II generacji. Wolne są od ograniczeń jakim podlegają biopaliwa wyżej opisane, tzn. nie wymagają zwiększenia ilości wymian olejów, mogą być stosowane przez cały rok, niezależnie od warunków zewnętrznych, również w ujemnych temperaturach (bez konieczności wykonywania jakichkolwiek zmian w silniku i bez konieczności stosowania jakichkolwiek dodatków do paliwa). Również pod względem emisji substancji toksycznych są bardziej ekologiczne od tradycyjnego diesla. Nie wymagają dodatkowych czynności obsługowych po stronie użytkownika pojazdu.</p> <p>2. Na podstawie jakich dokumentów i poświadczeń producenta pojazdu, organizator przetargu uzna silnik za przystosowany do zasilania paliwami alternatywnymi?</p> <p>3. Czy są wymogi co do faktycznego stosowania biopaliw, podczas realizacji kontraktu i w jaki sposób będą one egzekwowane?</p>	<p>zlecenia przeprowadzenia badań przez niezależny organ.</p>	
109	<p>Załącznik 1. do SIWZ wymagania techniczne dla autobusów Pkt 12.6.9. posiadający API umożliwiające aplikacjom zewnętrznym (np. łączącym się z Układem technologią Bluetooth Low Energy – urządzenia typu beacon) sygnalizację potrzeby wysiadania na desce rozdzielczej prowadzącego pojazd, analogicznej do użycia przycisku „na żądanie” w pojeździe – zgodnie z punktami 12.8.9 i 12.8.10.</p> <p>Prosimy o doprecyzowanie, jaki sprzęt jest wymagany do zapewnienia łączności radiowej pasażera z Układem (system SIP) w celu sygnalizacji potrzeby wysiadania na desce rozdzielczej prowadzącego pojazd, analogicznej do użycia przycisku „na żądanie” w pojeździe – zgodnie z punktami 12.8.9 i 12.8.10. Czy do tego celu ma być użyta technologia Bluetooth Low Energy, tj. urządzenie typu beacon?</p>	<p>Zamawiający informuje, że w celu realizacji opisanej funkcji może być użyta technologia Bluetooth Low Energy.</p>	<p>-</p> <p>-</p>
110	<p>Załącznik 1. do SIWZ wymagania techniczne dla autobusów Pkt 22.16. Minimalne wymagania techniczne dla rejestratora:</p>	<p>Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie z osobnym zasilaczem dedykowanym na potrzeby kamer.</p>	<p>-</p> <p>-</p>



	<p>oraz</p> <p>Pkt 22.16.6. z wyjątkami zasilania kamer zabezpieczonymi przeciw przeciężeniom (przetężenia i przepięcia),</p> <p>Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie z osobnym (nie montowanym w rejestratorze) zasilaczem dedykowanym na potrzeby kamer systemu video-monitoringu zabezpieczonym przeciw przeciężeniom i przepięciom?</p>				
111	<p>Załącznik 1. do SIWZ wymagania techniczne dla autobusów</p> <p>Pkt 22.16. Minimalne wymagania techniczne dla rejestratora:</p> <p>Pkt 22.16.17. sygnalizacja widoczna dla prowadzącego pojazd, ale nie może być dla niego uciążliwa i nie może absorbować jego uwagi.</p> <p>Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym sygnalizacja stanu rejestratora, będzie wyświetlana w postaci ikony lub ikon na ekranie konsoli kierowcy?</p>	<p>Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym sygnalizacja stanu rejestratora będzie wyświetlana w postaci ikony lub ikon na ekranie konsoli kierowcy z zachowaniem wymogów określonych w punkcie 22.16.17 SIWZ.</p>	-		
112	<p>Załącznik 1. do SIWZ wymagania techniczne dla autobusów</p> <p>Pkt 17.2.19. posiadający API umożliwiające aplikacjom zewnętrznym (np. łączącym się z Systemem technologią Bluetooth Low Energy – urządzenia typu beacon)) wyzwole nie na zewnątrz pojazdu komunikatu głosowego po zatrzymaniu się pojazdu na przystanku (oznaczenie linii, kierunek itd.).</p> <p>Czy wymagany jest dodatkowy sprzęt, nie opisany w SIWZ, do komunikacji z aplikacjami zewnętrznymi?</p>	<p>Zamawiający informuje, że nie wymaga zastosowania innego sprzętu niż opisany w SIWZ lub którego zainstalowanie umożliwiłoby spełnienie wymogów SIWZ.</p>	-		
113	<p>Prosimy o określenie jaka technologia powinna zostać użyta do realizacji wymaganego API, np. Web Services, Web Socket, lub inna?</p>		-		
114	<p>Jakie usługi powinno realizować wymagane API?</p>		-		
115	<p>Jaki standard bezpieczeństwa przewiduje zamawiający, w celu zabezpieczenia systemu pojazdowego przed niepowołanym dostępem?</p>	<p>Zamawiający informuje, że wybór technologii użytej do realizacji wymaganego API pozostaje sprawą otwartą. Szczegółowe zasady zostaną wypracowane w toku przygotowania do realizacji umowy.</p> <p>Usługi API zostały określone w punkcie 17.2.19 Załącznika nr 1 do SIWZ. Usługa ta ma na celu uzyskanie możliwości wyzwole nia zdefiniowanych komunikatów głosowych na zewnątrz autobusu przez pasażerów we wskazyany sposób.</p> <p>Zamawiający informuje, że szczegółowe zasady bezpieczeństwa Systemu, zostaną wypracowane w toku przygotowania do realizacji umowy.</p>	-		
116	<p>Załącznik 1. do SIWZ wymagania techniczne dla autobusów</p> <p>Pkt 17.10.4. rozdzielczość tablicy (wewnętrznej bocznej): min. 1920 x 540</p> <p>Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym tablica LCD o przekątnej 38" będzie posiadała rozdzielczość 1920x530?</p>	<p>Zamawiający informuje, że w dniu 27 maja 2015 r. dokonał modyfikacji treści pkt 17.10.4. Załącznika nr 1 do SIWZ. Po zmianie: „rozdzielczość tablicy (wewnętrznej bocznej): min. 1920 x 502”.</p>	-		

117	Załącznik 1. do SIWZ wymagania techniczne dla autobusów Pkt 20.2.3. bilety drukowane są bezpośrednio z rolki o szerokości 80 mm i zawierającej hologram wg wzoru przygotowanego przez Zamawiającego. Prosimy o podanie gramatury papieru jaki Zamawiający planuje stosować w automatach biletowych.	Zamawiający informuje, że stosuje gramaturę papieru 100g/m <sup>2</sup> .	-
118	Prosimy o podanie wymiarów biletu (długość, szerokość) jakie mają być drukowane i wydawane przez automaty biletowe	Zamawiający informuje, że wymiary biletów mają wielkości: szerokość 80mm, wysokość 40mm ±2mm	-
116	Załącznik 1. do SIWZ wymagania techniczne dla autobusów Pkt 17.10.4. rozdzielczość tablicy (wewnętrznej bocznej): min. 1920 x 540 Czy Zamawiający zaakceptuje rozwiązanie, w którym tablica LCD o przekątnej 38" będzie posiadała rozdzielczość 1920x530?	Zamawiający informuje, że w dniu 27 maja 2015 r. dokonał modyfikacji treści pkt 17.10.4. Załącznika nr 1 do SIWZ. Po zmianie: „rozdzielczość tablicy (wewnętrznej bocznej): min. 1920 x 502”.	-
117	Załącznik 1. do SIWZ wymagania techniczne dla autobusów Pkt 20.2.3. bilety drukowane są bezpośrednio z rolki o szerokości 80 mm i zawierającej hologram wg wzoru przygotowanego przez Zamawiającego. Prosimy o podanie gramatury papieru jaki Zamawiający planuje stosować w automatach biletowych.	Zamawiający informuje, że stosuje gramaturę papieru 100g/m <sup>2</sup> .	-
118	Prosimy o podanie wymiarów biletu (długość, szerokość) jakie mają być drukowane i wydawane przez automaty biletowe	Zamawiający informuje, że wymiary biletów mają wielkości: szerokość 80mm, wysokość 40mm ±2mm	-
119	Wnosimy o przeniesienie punktu 21.4.5. z zał. nr 1 do SIWZ do ogólnych wymagań systemu monitoringu 22.X i zmiana treści na „system monitoringu posiada możliwość podglądu obrazu z kamer w czasie rzeczywistym przez kierowcę”.	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 21.4.5. Załącznika nr 1 do SIWZ	Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 21.4.5. umożliwia podgląd obrazu w czasie rzeczywistym jak i zarejestrowanego materiału poprzez LAN oraz WLAN, zgodnie z nadanymi uprawnieniami, Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: skreślenie punktu 21.4.5. dodanie punktu 22.19. „System umożliwia podgląd obrazu w czasie rzeczywistym jak i zarejestrowanego materiału

120	Wnosimy o zmianę treści zał. nr 1 do SIWZ p 22.5 na „22.5 Obraz ze wszystkich kamer pojazdu musi być w sposób ciągły zapisywany w magazynie danych w pojeździe”.	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 22.5. Załącznika nr 1 do SIWZ	poprzez LAN oraz WLAN, zgodnie z nadanymi uprawnieniami.” Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 22.5. Obraz ze wszystkich kamer pojazdu musi być w sposób ciągły zapisywany na twardej dysku w pojeździe, posiadającym pojemność wystarczającą na zmagazynowanie obrazu z okresu min. 30 dni Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: 22.5. Obraz ze wszystkich kamer pojazdu musi być w sposób ciągły zapisywany w <b>magazynie danych</b> w pojeździe, posiadającym pojemność wystarczającą na zmagazynowanie obrazu z okresu min. 30 dni.
121	Wnosimy o dodanie punktu 22.X w zał. nr 1 do SIWZ o treści „System monitoringu musi zapewnić możliwość pozyskania nagranego materiału video z okresu ostatnich 30 dni”.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	
122	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.16.1 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	
123	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.16.5 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	
124	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.16.6 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	
125	Wnosimy o zmianę treści zał. nr 1 do SIWZ p. 22.16.7 na „22.16.7 rejestracja obrazu ze wszystkich kamer o minimalnych parametrach: rozdzielczość H960, 12 klatek na sekundę”.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	
126	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.16.9 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	
127	Wnosimy o zmianę treści zał. nr 1 do SIWZ p. 22.16.10 na „22.16.10 Wykonawca musi posiadać obraz z systemu monitoringu z okresu ostatnich 30 dni”.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	

128	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.16.11 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 22.16.11 Załącznika nr 1 do SIWZ	Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 22.16.11. średnica dysku maksymalnie 2.5" do urządzeń przenośnych/przenośnych Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: skreślenie punktu 22.16.11.
129	Wnosimy o zmianę treści zał. nr 1 do SIWZ p. 22.16.12 na „22.16.12 wyposażony w amortyzator drgań lub wyposażony w podstawę z wibroizolatorami.”	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 22.16.12 Załącznika nr 1 do SIWZ	Załącznik nr 1 do SIWZ: Byo: 22.16.12 wyposażony w specjalny Firmware dostosowany do pracy w warunkach wstrząsów (posiadający absorbery drgań), Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: 22.16.12 wyposażony w specjalny Firmware dostosowany do pracy w warunkach wstrząsów (rejestrator posiadający amortyzator drgań lub wyposażony w podstawę z wibroizolatorami), - -
130	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.16.13 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	-
131	Wnosimy o wykreślenie p 22.16.14 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 22.16.12 Załącznika nr 1 do SIWZ	Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 22.16.14. interfejsy: Ethernet, USB 2.0, WLAN, LAN Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: 22.16.14. <b>udostępniane interfejsy i technologie:</b> Ethernet, USB 2.0, WLAN, LAN - -
132	Wnosimy o dodanie punktu „Opóźnienie w podglądzie obrazu z kamer na monitorach kierowcy nie może być większe niż 1 sekunda”.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	-
133	Wnosimy o	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 22.17.1.	Załącznik nr 1 do SIWZ:

	zmianę treści zał. nr 1 do SIWZ p. 22.17.1 na „22.17.1 kamery muszą być o parametrach nie gorszych niż parametry rejestrowanego obrazu przez rejestrator”.		Było: 22.17.1 kompaktowe 2 MPix Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: 22.17.1 o parametrach nie gorszych niż parametry rejestrowanego obrazu przez rejestrator, - -
134	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.17.5 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	-
135	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.17.6 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 22.17.6.	Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 22.17.6. z alarmem temperaturowym, Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: Skreślenie punktu 22.17.6.
136	Wnosimy o zmianę treści zał. nr 1 do SIWZ p. 22.17.7 na „22.17.7 rejestracja obrazu monochromatycznie przy braku oświetlenia (od 0 Lux). Przy oświetleniu powyżej 0.3 lux lub mniej rejestracja obrazu w kolorze.”	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 22.17.7.	Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 22.17.7. przetwornik: 2MPix, 1/3.2” CMOS, minimalne oświetlenie: 0,05 lux (kolor) Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: 22.17.7. rejestracja obrazu monochromatycznie przy braku oświetlenia (od 0 lux), minimalne oświetlenie dla rejestracji obrazu w kolorze: 0.3 lux, -
137	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.17.8 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający pozostawia zapis ze zmian.	-
138	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.17.9 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający dokonuje sprostowania w zakresie punktu 22.17.9.	Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 22.17.9. streaming obrazu: jednoczesny Dual Stream, MPEG-4, streaming poprzez UDP, TCP, HTTP lub HTTPS, MJPEG. Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest:

139	Wnosimy o przeniesienie punktu 22.17.10 do ogólnych wymagań systemu monitoringu 22.X i zmiana treści na „system monitoringu ma możliwość ustawień rozdzielczości obrazu, jakości, jasności, ostrości oraz ustawienia znacznika czasu i nakładanego napisu”	Zamawiający pozostawia zapis ze zmian.	22.17.9. streaming obrazu: MPEG-4 streaming poprzez UDP, TCP, HTTP lub HTTPS, MJPEG streaming poprzez HTTP lub HTTPS, - -
140	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.17.11 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający pozostawia zapis ze zmian.	-
141	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.17.12 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 22.17.12.	Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 22.17.12. liczba klatek: min. 12 fps przy 1600x1200 MPEG-4, Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: 22.17.12. liczba klatek: min. 12 fps,
142	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.17.13 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający dokonuje sprostowania w zakresie punktu 22.17.13.	Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 22.17.13. sieć: 10/100 Mbps Ethernet, RJ-45, M12, Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: 22.17.13. sieć: 10/100 Mbps Ethernet RJ-45, złącze M12,
143	Wnosimy o wykreślenie punktu 22.17.14 z zał. nr 1 do SIWZ.	Zamawiający dokonuje zmiany w zakresie punktu 22.17.14.	Załącznik nr 1 do SIWZ: Było: 22.17.14. protokoły: IPv4, IPv6, TCP/IP, HTTP, HTTPS, UPnP, RTSP/RTP/RTCP, IGMP, SMTP, FTP, DHCP, NTP, DNS, DDNS, PPPoE, QoS, SNMP, 802.1X, Załącznik nr 1 do SIWZ: Jest: 22.17.14. protokoły: IPv4, IPv6, TCP/IP, HTTP, HTTPS, UPnP, RTSP/RTP/RTCP, IGMP, FTP, DHCP, NTP, DNS, DDNS, PPPoE, QoS, SNMP,

144	<p>Wnosimy o Przeniesienie punktu 22.17.15 do ogólnych wymagań systemu monitoringu 22.X i zmiana treści na „system monitoringu posiada wielopoziomowy dostęp użytkowników zabezpieczony hasłem dostępu”.</p>	Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.	DHCP, NTP, DNS, DDNS, PPPoE, QoS, SNMP, 802.1X,
145	<p>Zamawiający w opisanych w zał. nr 1 do SIWZ, p. 22.16.1, p. 22.16.9, p. 22.17.5, p. 22.17.8, p. 22.17.9, 22.17.10, 22.17.12, 22.17.13, 22.17.14, 22.17.15 wymaganiach ogranicza technologię kamer do kamer IP jednocześnie eliminując inne technologie np. AHD.</p> <p>Wnosimy o zmianę lub usunięcie powyżej wymienionych punktów w celu dopuszczenia innych technologii kamer.</p>	Zamawiający pozostawia wymóg bez zmian.	-
146	<p>Prosimy o wskazanie iż wymagania wyżej wymienione punkty zawężające technologię kamer do kamer IP są niezbędne w świetle celu danego postępowania,</p>	Zamawiający informuje, że wymogi określone w Załączniku nr 1 do SIWZ są elementem wypracowanego i wdrożonego standardu dla monitoringu wizyjnego w autobusach eksploatowanych w Warszawie.	-
147	<p>Pytanie do zał. nr 1 do SIWZ p. 22.16.4. – Czy Zamawiający przewiduje dwa złącza dla LAN i jedno dla Ethernet, jeśli tak, to czym one się różnią?</p>	Zamawiający nie wskazuje liczby złącz.	-
148	<p>Pytanie do zał. nr 1 do SIWZ p. 22.17.9. – Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający rozumie pod pojęciem Dual Stream i jak ma być skonfigurowany?</p>	Zamawiający informuje, że dokonał zmiany w brzmieniu punktu 22.17.9.	-
149	<p>Pytanie do zał. nr 1 do SIWZ p. 22.17.13 – Prosimy o wyjaśnienie czym różni się 10/100 Mbps Ethernet od RJ-45, ponieważ Zamawiający wymienił je jako inne interfejsy?</p>	Zamawiający informuje, że dokonał korekty zapisu w brzmieniu punktu 22.17.13.	-
150	<p>Pytanie do zał. nr 1 do SIWZ p. 22.17.13 – Prosimy o wyjaśnienie skrótu M12, który dla Wykonawcy jest wieloznaczny, oznacza np. gwint metryczny rozmiaru 12?</p>	Zamawiający informuje, że dokonał korekty zapisu w brzmieniu punktu 22.17.13.	-
151	<p>Zamawiający w opisanych w zał. nr 1 do SIWZ p. 22.16.11 ogranicza technologie używaną do przechowywania materiału zapisu video w autobusach do dysków twardych i dodatkowo do takich, których średnica wynosi maksymalnie 2.5”.</p> <p>Wnosimy o zmianę lub usunięcie powyżej wymienionych punktów w celu dopuszczenia innych technologii przechowywania materiału video przez wykonawcę,</p>	Zamawiający informuje, że dokonał zmiany w zakresie parametrów dysków skreślając punkt 22.16.11.	-
152	<p>Pytanie do zał. nr 1 do SIWZ – p. 22.16.11 – Czy zamawiający dopuszcza dyski SSD?</p>	Zamawiający informuje, że dokonał zmiany w zakresie parametrów dysków skreślając punkt 22.16.11.	-
153	<p>Pytanie do zał. nr 1 do SIWZ – p. 22.16.11 – Czy Zamawiający dopuszcza archiwizowanie danych na serwerze centralnym w</p>	Zamawiający informuje, że dokonał zmiany w zakresie parametrów dysków skreślając punkt 22.16.11.	-

154	<p>Pytanie do zał. nr 1 do SIWZ p. 22.14 – Czy Zamawiający miał na myśli że obraz jest nagrywany cały czas? Chcielibyśmy zauważyć, że pojemność akumulatorów jest skończona i tak działający system może unieruchomić pojazd. W związku z czym proponujemy zapis iż rejestrator i kamery zostają wyłączone po 30 minutach od wyłączenia stacji.</p>	<p>Dane, zgodnie z brzmieniem punktu 22.5. Załącznika nr 1 do SIWZ, muszą być zapisywane w pojeździe. Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.</p>
-----	---	---

Działając na podstawie art. 38 ust. 4 cyt. ustawy, Zamawiający zmienił treść Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia w zakresie wskazanym w kolumnie: „Zmiana SIWZ”  
W pozostałym zakresie SIWZ pozostaje bez zmian.

DYREKTOR  
 Zarządu Transportu Miejskiego  
*Witold Nitek*  
 03.06.2015r.