

Warszawa, dnia 31 maja 2012 r.

MWZ4-205-39.6-2012

### Według rozdzielnika

*Dotyczy zamówienia publicznego na „Komunikację autobusową Modlin”, znak MWZ4-205-39-2012*

Działając na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759 z późn. zm.), Zamawiający przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami:

#### I

##### **Pytanie**

(...) zwracam się o sprecyzowanie przebiegu km dla jednego kursu, ewentualnie pary kursów.

##### **Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że przebieg kilometrów dla kursu z Terminala MPL Warszawa Modlin do Stacji kolejowej Modlin wynosi 5,80 km, natomiast ze Stacji kolejowej Modlin do Terminala MPL Warszawa Modlin wynosi 5,55 km.

#### II

##### **Pytanie**

Czy Zamawiający dopuszcza wprowadzenie dodatkowego trzeciego używanego autobusu rezerwowego spełniającego kryteria Załącznika nr 7 do SIWZ, w ust. 3 i spełniającego warunek paragrafu 2 ust. 10 Załącznika nr 6 do SIWZ, ale wyposażonego w cztery drzwi dwuskrzydłowe w układzie 2-2-2-2, który byłby rezerwą w przypadku awarii 2 z 4 wymaganych autobusów?

##### **Odpowiedź:**

W Rozdziale IV ust. 7 SIWZ Zamawiający wskazał, że Wykonawca zobowiązany jest do zabezpieczenia dwóch rezerwowych autobusów, w tym jednego stacjonującego na stałe w MPL Warszawa Modlin, spełniających wymagania określone w załączniku nr 7 do SIWZ na czas awarii, technicznych przerw eksploatacyjnych oraz zwiększonego potoku podróży.

W świetle powyższego Zamawiający nie dopuszcza wprowadzenia dodatkowego trzeciego używanego autobusu rezerwowego.

#### III

##### **Pytanie**

Pytanie 1: Po analizie trasy przejazdu wynika, że czas przejazdu w jedną stronę wynosi ok 15 min bez ewentualnych utrudnień na trasie (korki, blokady inne zdarzenia losowe). W jaki sposób zamawiający chce realizować załączony do SIWZ rozkład jazdy stosując się do przepisów ustawy o czasie pracy kierowcy w szczególności od 2013 roku?

##### **Odpowiedź:**

Sposób realizacji rozkładu jazdy leży w gestii Wykonawcy.

Pytanie 2: Z treści SIWZ wynika, że zamawiający dopełni wszelkich formalności związanych z infrastrukturą przystankową (& 4 zobowiązania zamawiającego). Zamawiający będzie emitował własne bilety oraz dokonywał kontroli. Kto zatem zgodnie z obowiązującym prawem będzie organizatorem przewozów? Czy będzie to przewóz na zasadzie komunikacji zastępczej? Kto wyda

Strona 1 z 3

w tak krótkim terminie stosowne zezwolenia lub zaświadczenia w zależności od charakteru przewozów i na czyją rzecz (zgodnie z prawem powinien to być przewoźnik posiadający licencję na przewozy autobusem, ale emitentem biletów są KM. Ten problem był rozwiązywany przez IC jako komunikacja zastępcza jednak długość trwania umowy nie świadczy o zastępczym charakterze). Administracyjny czas w przypadku spełnienia wszystkich wymogów wynosi do 90 dni.

**Odpowiedź:**

W świetle powyższego pytania Wykonawca jest podwykonawcą Zamawiającego. Wykonawca jest zobowiązany do posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego, o której mowa w SIWZ.

Pytanie 3: Czy zamawiający zapewni pracownikom wykonawcy dostęp do pomieszczeń sanitarnych i związanych z wypoczynkiem oraz ewentualnym dyżurem dodatkowego kierowcy zgodnie z wymaganiami SIWZ oraz miejsce postoju pojazdu rezerwowego w rejonie przewozów zgodnie z wymaganiami SIWZ?

**Odpowiedź:**

Dostęp do pomieszczeń sanitarnych i związanych z wypoczynkiem dla pracowników Wykonawcy zapewnia Wykonawca we własnym zakresie, natomiast miejsce postoju pojazdu rezerwowego zapewnia Zamawiający.

Pytanie 4: W opisie technicznym pojazdów (pkt 3) zamawiający żąda silników 9000 – 10500cm. Są to silniki paliwo chłonne co w sposób istotny podwyższa cenę usługi. Czy zamawiający dopuszcza silniki euro5 o innej (mniejszej) pojemności a zatem i innego producenta?

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i dopuszcza silniki o mniejszej pojemności spełniające wymogi normy euro5.

W związku z tym modyfikuje brzmienie ust. 1 pkt 3 załącznika Nr 7 do SIWZ – Opis techniczny autobusów, który otrzymuje brzmienie: „napędzane silnikami wysokoprężnymi o pojemności 8000 – 10500cm<sup>3</sup>, spełniającymi normy ekologiczne EURO V”.

Pytanie 5: dot pkt 9 opisu technicznego. Czy zamawiający dopuszcza inny układ drzwi np.: 1-2-2 lub 2-2-1? Z dotychczasowej praktyki wiemy, że w przypadku drzwi przednich 2-skrzydłowych jedno skrzydło jest nie wykorzystywane przez pasażerów ze względu na "barierkę" blokującą dostęp pasażera do kierowcy aby nie ograniczać widoczności.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie dopuszcza innego układu drzwi niż wskazano w SIWZ.

Pytanie 6: dot. pkt 13 opisu technicznego. Dlaczego zamawiający wymaga wyłącznie szyby czołowej dzielonej jeśli obecnie na rynku większość pojazdów posiada szyby nie dzielone? Czy zamawiający dopuszcza również szyby czołowe nie dzielone?

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i dopuszcza pojazdy posiadające szyby czołowe nie dzielone.

W związku z tym modyfikuje brzmienie ust. 1 pkt 13 załącznika Nr 7 do SIWZ – Opis techniczny autobusów, który otrzymuje brzmienie: „z szybą czołową dzieloną lub nie dzieloną”.

Pytanie 7: Autobusy rezerwowe. W pkt 1 zamawiający podaje rok produkcji min 2004 (silnik euro3) a w punkcie 3 pisze o silniku min euro4 (powyżej roku 2006). Czy zamawiający dopuszcza autobus 2004 (euro3) w celu redukcji kosztów zamówienia? Czy też zamawiającemu zależy na pojeździe min euro4? Czy zamawiający dopuszcza w celu istotnego obniżenia kosztów kontraktu użycie jako pojazdy rezerwowe autobusy niskowejściowe (szczególnie jako pojazd 4-ty). W roczniku pojazdów 2004 występuje w większości krajów Europy inny układ drzwi niż oczekuje zamawiający, co stanowi dodatkowe utrudnienie i powoduje podwyższenie kosztów poprzez konieczność wykorzystania pojazdu powyżej rocznika 2006.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i dopuszcza autobusy rezerwowe wyposażone w silniki spełniające normę minimum euro3.

W związku z tym modyfikuje brzmienie ust. 3 pkt 3 załącznika Nr 7 do SIWZ – Opis techniczny autobusów, który otrzymuje brzmienie: „napędzane silnikami wysokoprężnymi, spełniającymi normy ekologiczne EUROIV lub EUROIII”.

Zamawiający nie dopuszcza innego układu drzwi niż 2-2-2. Zamawiający nie dopuszcza autobusów niskowejściowych.

**IV**

**Pytanie**

Czy zamawiający dopuszcza wprowadzenie, jako jednego z dwóch wymaganych autobusów rezerwowych, używanego autobusu (czwartego - rezerwowego na wypadek awarii lub konieczności wykonania usług w jednym z trzech podstawowych autobusów), który spełnia wszelkie wymogi, tj. kolorystyki, wielkości, wieku, spełniającego narzucone normy ekologiczne (EURO4), oznakowania tablicami informacyjnymi i klimatyzowanego, czyli spełniającego kryteria załącznika 7 do SIWZ, w ust. 1, 2 i 3, 4 i warunek paragrafu 2 ust 10 Załącznika nr 6 do SIWZ, w układzie drzwi 2-2-2 dla przestrzeni pasażerskiej, ale z dodatkowymi drzwiami przeznaczonymi wyłącznie dla kierującego.

**Odpowiedź:**

Zamawiający przychyliła się do wniosku Wykonawcy i dopuszcza autobus rezerwowi spełniający wymogi SIWZ, z dodatkowymi drzwiami przeznaczonymi wyłącznie dla kierowcy.

W załączeniu zmodyfikowany załącznik Nr 7 do SIWZ – Opis techniczny autobusów.

**Otrzymują:**

1. Wykonawcy ubiegający się o udzielenie zamówienia
2. Strona internetowa: [www.mazowieckie.com.pl](http://www.mazowieckie.com.pl)

PREZES ZARZĄDU  
CZŁONEK ZARZĄDU  
Dyrektor Eksploatacyjny  
*Artur Radwan*  
*Czesław Sulima*

**Proszę o niezwłoczne odesłanie faksem zwrotnym na numer (22) 47 37 518 , (22) 47 38 814 lub mailem na adres: [przetargi@mazowieckie.com.pl](mailto:przetargi@mazowieckie.com.pl) potwierdzenia otrzymania niniejszego pisma opatrzonego datą, pieczętką firmową i podpisem.**



### Opis techniczny autobusów

1. Usługi przewozowe muszą być wykonywane autobusami tej samej marki dopuszczonymi do ruchu zgodnie z prawem polskim oraz spełniającymi następujące warunki:
  - 1) co najmniej 2 autobusy fabrycznie nowe tej samej marki i tego samego modelu o długości od 11,5 do 12,5 metra, wyprodukowane nie wcześniej niż w 2011 lub w 2012 roku, nieeksploatowane,
  - 2) pojemność – możliwość przewozu: co najmniej 70 pasażerów przy założeniu maksymalnie 4 pasażerów na metr kwadratowy (w tym 30 pasażerów na miejscach siedzących),
  - 3) napędzane silnikami wysokoprężnymi o pojemności 8000 – 10500cm<sup>3</sup>, spełniającymi normy ekologiczne EURO V,
  - 4) wyposażone w automatyczną skrzynię biegów, -
  - 5) niskopodłogowe na całej długości autobusu bez progów poprzecznych i bez stopni w drzwiach, o gładkiej powierzchni podłogi wykonanej z materiału antypoślizgowego,
  - 6) wszystkie miejsca pasażerskie dostępne bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi lub po pokonaniu nie więcej niż jednego stopnia ( w tym przynajmniej 8 siedzeń dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi),
  - 7) wyposażone w klimatyzację całopojazdową i wyposażone jednocześnie w wentylację naturalną - poprzez przesuwane/uchylne okna boczne oraz poprzez uchylne wywietrzniki dachowe,
  - 8) wyposażone w ogrzewanie całopojazdowe, tj. konwektory, nagrzewnice i piec niezależnego ogrzewania,
  - 9) wyposażone w 3 drzwi dwuskrzydłowych w układzie 2-2-2, o szerokości efektywnej min. 1200 mm, maksymalna wysokość wejść 360 mm od poziomu jezdni,
  - 10) wyposażone w monitoring,
  - 11) wyposażone w satelitarne systemy pozycjonowania pojazdów,
  - 12) przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych – przynajmniej jedno drzwi wyposażone w rampę dla niepełnosprawnych, minimum 1 miejsce do przewozu wózka inwalidzkiego z odpowiednim wyposażeniem, wymagana funkcja przykłąku prawej strony autobusu.
  - 13) z szybą czołową dzieloną lub nie dzieloną.
  - 14) wyposażone w sześć ramek reklamowych przymykowych na plakaty reklamowe o wymiarach 1000 mm x 300 mm
2. Obowiązkowe oznakowanie autobusów obejmuje, co najmniej:
  - 1) tablice liniowe:
    - przednia ledowa tablica informacyjna wyświetlająca informację o kierunku jazdy, odpowiednio TERMINAL MPL WARSZAWA-MODLIN, lub STACJA KOLEJOWA MODLIN, o wymiarach minimum 1700 x 290 mm,
    - boczna tablica świetlna typu LED wyświetlająca informację o kierunku jazdy, odpowiednio TERMINAL MPL WARSZAWA-MODLIN, lub STACJA KOLEJOWA MODLIN,
  - 2) znaki firmowe Zamawiającego oraz MPL Warszawa - Modlin umieszczone w miejscach wskazanym przez Zamawiającego,
  - 3) kolorystykę autobusu w barwach Zamawiającego wykonaną w uzgodnieniu z Zamawiającym.
3. Używane autobusy rezerwowe na czas awarii i technicznych przerw eksploatacyjnych o parametrach:

- 1) autobusy o długości co najmniej 11,5 metra, nie starsze niż rok produkcji – 2004,
  - 2) pojemność – możliwość przewozu: co najmniej 70 pasażerów przy założeniu maksymalnie 4 pasażerów na metr kwadratowy (w tym 30 pasażerów na miejscach siedzących),
  - 3) napędzane silnikami wysokoprężnymi, spełniającymi normy ekologiczne EUROIV lub EUROIII,
  - 4) niskopodłogowe o gładkiej powierzchni, z materiału antypoślizgowego,
  - 5) wyposażone co najmniej w wentylację naturalną realizowaną poprzez przesuwane/uchylne okna boczne oraz poprzez uchylne wywietrzniki dachowe, lub klimatyzację całopojazdową,
  - 6) wyposażone w ogrzewanie całopojazdowe,
  - 7) wyposażone w drzwi w układzie 2-2-2,
  - 8) wyposażone w monitoring,
  - 9) wyposażenie autobusu, na stałe stacjonującego w MPL Warszawa- Modlin, w satelitarny system pozycjonowania pojazdów,
  - 10) przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych – przynajmniej jedne drzwi wyposażone w rampę dla niepełnosprawnych
  - 11) wyposażone w sześć ramek reklamowych przymykowych na plakaty reklamowe o wymiarach 1000 mm x 300 mm
4. Obowiązkowe oznakowanie autobusów rezerwowych obejmuje, co najmniej:
- 1) oznakowanie zewnętrzne:
    - przednia ledowa tablica informacyjna z wyświetlającą informację o kierunku jazdy, odpowiednio TERMINAL MPL WARSZAWA-MODLIN, lub STACJA KOLEJOWA MODLIN, o wymiarach minimum 1700 x 290 mm,
    - boczna tablica świetlna typu LED wyświetlająca informację o kierunku jazdy, odpowiednio TERMINAL MPL WARSZAWA-MODLIN, lub STACJA KOLEJOWA MODLIN,
    - wewnętrzna tablica LED wyświetlająca informację o kierunku jazdy
  - 2) znaki firmowe Zamawiającego oraz MPL Warszawa - Modlin umieszczone w miejscach wskazanych przez Zamawiającego,
  - 3) kolorystykę autobusu w barwach Zamawiającego wykonaną w uzgodnieniu z Zamawiającym.