



ZARZĄD
WOJEWÓDZTWA
ZACHODNIOPOMORSKIEGO

Województwo Zachodniopomorskie
– Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin
Tel.: 91 44 67 168
Fax: 91 4467 185
adres e-mail: zamowienia.publiczne@wzp.pl
strona internetowa: www.przetargi.wzp.pl

Szczecin, dnia 14 listopada 2014 r.

Znak sprawy: WOIRZL-II.272.46.2014.DP

Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego o wartości powyżej 207 000 euro na „Wybór operatora świadczącego usługi publiczne w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w województwie zachodniopomorskim od dnia 14 grudnia 2014 r. do dnia 12 grudnia 2015 r.”.

**Odpowiedzi na pytania Wykonawców,
zmiana treści SIWZ
oraz zmienia terminu składania i otwarcia ofert**

Zgodnie z art. 38 ust. 2, 4 i 4a ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2013 r. poz. 907 ze zm.). - dalej ustawa PZP), Zamawiający odpowiada na pytania Wykonawców złożone w przedmiotowym postępowaniu oraz zmienia treść SIWZ:

Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia

Pytanie 1:

Rozdział III pkt 2. – zapis „...umowy dzierżawy stanowiącej załącznik nr 9 do SIWZ” należy zmienić na „Nr 11 do SIWZ”- oczywista pomyłka.

Odpowiedź:

Rozdział III pkt 2. – zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie: „W tym celu Wykonawca będzie zobowiązany do zawarcia umowy dzierżawy stanowiącej załącznik Nr 11 do SIWZ”.

Powyższa zmiana powoduje również zmianę ogłoszenia o zamówieniu w pkt. II.1.5)

Pytanie 2:

Załącznik nr 1 do SIWZ – Wykazana w załączniku nr 1 do SIWZ Oferta cenowa. W pkt 4 praca eksploatacyjna dla województwa zachodniopomorskiego, lubuskiego i wielkopolskiego (kolumna 4 tabeli) dla zadania nr 1 i 2 różni się od wielkości pracy eksploatacyjnej wykazanej w pkt 5 załącznika nr 5 do SIWZ – opis przedmiotu zamówienia oraz w załączniku nr 1 do umowy RJ 2014/2015 dla zadania nr 1 i 2.

W celu poprawnego obliczenia ceny ofertowej prosimy o podanie właściwych wielkości pracy eksploatacyjnej we wszystkich dokumentach.

Odpowiedź:

Załącznik nr 1 do SIWZ pn. Oferta cenowa wskazuje pracę eksploatacyjną zgodną z załącznikami nr 1 do Umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. Natomiast Załącznik nr 5 SIWZ - Opis przedmiotu zamówienia w ust 5 otrzymuje brzmienie jak w odpowiedzi na pytanie 4.

Opis przedmiotu zamówienia – Załącznik 5

Pytanie 3:

ust. 2 załącznik nr 8 do SIWZ (zadanie nr 1) - Zapisy SIWZ - przewidują organizowanie i finansowanie przewozów na linii Szczecin – Zielona Góra w granicach województwa zachodniopomorskiego co jest sprzeczne z zatwierdzonym Planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich województwa lubuskiego. Zgodnie z w/w planem województwo zachodniopomorskie jest organizatorem przewozów na linii Szczecin – Zielona Góra do stacji Kostrzyn a nie do granicy województwa o czym jest mowa w § 3 ust. 2 – załącznika nr 8 do SIWZ.

Poniżej przytaczamy zapisy Planu transportowego (ze str. 151).

Relacje uzgadniane z Województwem Zachodniopomorskim

Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin

Ponadto, na istniejącej na terenie województwa lubuskiego stacji węzłowej Kostrzyn, swój koniec będzie miała linia komunikacyjna Szczecin – Kostrzyn, na której właściwym organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest województwo zachodniopomorskie.

W trwającym obecnie przetargu nieograniczonym w województwie lubuskim na „świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa lubuskiego oraz w strefie transgranicznej” województwo lubuskie organizuje przewozy na omawianej linii jedynie na odcinku Zielona Góra – Kostrzyn tj. zgodnie z Planem transportowym.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany. Zamawiający finansuje przewozy na linii Szczecin – Zielona Góra w granicach województwa zachodniopomorskiego zgodnie z Ustawą o publicznym transporcie zbiorowym.

Pytanie 4:

ust. 5 – w pkt a) Zamawiający wykazuje pracę eksploatacyjną łącznie dla zadania 1 i 2 niezgodną z załącznikami do umów oraz w załączniku nr 1 do SIWZ „Oferta cenowa” w pkt 4.

Odpowiedź:

ust. 5 otrzymuje brzmienie:

5. W okresie obowiązywania umowy, Wykonawca będzie zobowiązany do zrealizowania pracy eksploatacyjnej na liniach komunikacyjnych:

a) dla zadania nr 1 i nr 2 w ruchu regionalnym na poziomie:

- | | |
|--|---------------------|
| – w granicach województwa zachodniopomorskiego: | 5.375.230,935 pockm |
| – w granicach województwa pomorskiego na linii nr 202: | 67.595,400 pockm |
| – w granicach województwa lubuskiego: | 80.716,440 pockm |
| – w granicach województwa wielkopolskiego: | 342.280,044 pockm |

b) dla zadania nr 3 w relacjach Szczecin Główny– granica RP

(kierunek Angermünde) i Szczecin Główny – granica RP

(kierunek Pasewalk) na poziomie nie większym niż: 165.789,112 pockm.

Pytanie 5:

ust. 7 i ust. 8. pkt a) Tabor kolejowy winien spełniać(...) i Świadcstwo sprawności technicznej pojazdu szynowego. Wnioskujemy: zastąpić słowami „Tabor kolejowy winien spełniać(...) i Świadcstwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego”. Podstawa: Rozporządzenie nr 330 Ministerstwa Infrastruktury z dn. 15 lutego 2006 w sprawie świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.

Odpowiedź:

W ust. 7 sformułowanie: „Świadcstwo sprawności technicznej pojazdu **szynowego**” zastępuje się nowym: „Świadcstwo sprawności technicznej pojazdu **kolejowego**”.

Ponadto w konsekwencji pytania nr 1 zdanie ostatnie otrzymuje brzmienie: „W tym celu Wykonawca będzie zobowiązany do zawarcia umowy dzierżawy stanowiącej załącznik Nr 11 do SIWZ”.

Pytanie 6:

ust. 8. pkt a - Wnioskujemy o zmianę zapisu na „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu szynowego wydane przez Główny Inspektorat Kolejnictwa

- „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego”

Drugi pkt. a) – zmienić na „b)” – oczywista pomyłka

Odpowiedź:

W ust. 8. pkt a) zapis „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu **szynowego** wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego” zostaje zmieniony na - „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu **kolejowego** wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego”

Drugi **pkt a)** w ust. 8 przyjmuje numerację: **ust. 8. pkt b)**. Ponadto w ust. 7 oraz w § 1 ust. 6 zał. 11 sformułowanie: „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu szynowego wydane przez Urząd Transportu Kolejowego” zastępuje się nowym „Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego”.

Pytanie 7:

ust. 13 - „Zamawiający powiadomi Wykonawcę o możliwości realizacji opcjonalnej części zamówienia w terminie 40 dni przed planowanym uruchomieniem połączenia objętego prawem opcji.” Natomiast w załącznik nr 8 do SIWZ – umowa § 3 ust. 7 wpisano termin - „60 dni”.

Wnioskujemy: Powiadomienie o opcjonalnej realizacji zamówienia powinno nastąpić na 60 dni przed planowanym uruchomieniem połączenia objętego prawem opcji, co podyktowane jest Regulaminem Przydzielenia Tras i Korzystania z Przydzielonych Tras Pociągów Przez Licencjonowanych Przewoźników Kolejowych PKP PLK S.A. §20 pkt 7.1 oraz zapisami o transporcie kolejowym art.30, pkt 5c i 5e, a także Ustawy Prawo Przewozowe. Wcześniejsza informacja o opcjonalnej realizacji zamówienia pozwoli na analizę możliwości jej wykonania, opracowanie rozkładu jazdy oraz podjęcie działań marketingowych.

Odpowiedź:

Ust. 13 otrzymuje brzmienie: Zamawiający powiadomi Wykonawcę o możliwości realizacji opcjonalnej części zamówienia w terminie 60 dni przed planowanym uruchomieniem połączenia objętego prawem opcji.

Pytania do Umowy Zadanie nr 1 - Załączniki nr 8 do SIWZ

Pytanie 8:

§ 1 ust. 3 pkt 12 – Proponujemy rozszerzyć zakres definicji Siły Wyższej na „„Zdarzenie nadzwyczajne, w tym w szczególności spowodowane: siłami przyrody, takie jak powódź, wichury, intensywne opady śniegu, zawieje i zamiecie śnieżne, szkody górnicze; skutek działania czynu zabronionego, jak atak terrorystyczny, wojna, stan wojenny lub stan nadzwyczajny, strajk; katastrofa lub wypadek; zewnętrzne pozostające poza kontrolą Strony, któremu Strona nie mogła zapobiec którego wystąpienie w danym nie mogło zostać w uzasadnionym zakresie przewidziane w chwili przyjmowania na siebie zobowiązania oraz uniemożliwiające wykonanie przez Stronę danego zobowiązania.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 9:

§ 3 ust. 6 - Prosimy o wykreślenia zapisu „i Zadania nr 2”.

Wielkość pracy eksploatacyjnej określona jest dla Zadania nr 1 i Zadania nr 2. Umowa dotyczy tylko zadania nr 1.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 10

§ 7 ust. 2 pkt 6 – „Zachowanie punktualności wykonywanych przewozów, rozliczanie miesięczne na poziomie co najmniej : a) 95% dla pociągów wg czasu odjazdu b) 95% dla pociągów wg czasu przyjazdu „

Wnioskujemy o zmianę zapisu na „a) 90% dla pociągów wg czasu odjazdu, b) 90% dla pociągów wg czasu przyjazdu”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 11:

§ 7 i ust. 3 – „Za opóźnienie, przekraczające parametry określone w ust 2 pkt 6 uważa się przekroczenie czasu przyjazdu lub odjazdu, wynikające z Rozkładu Jazdy, o więcej niż 5 minut.”

Wnioskujemy o zmianę zapisu na „Za opóźnienie, przekraczające parametry określone w ust 2 pkt 6 uważa się przekroczenie czasu przyjazdu lub odjazdu, wynikające z Rozkładu Jazdy, o więcej niż 10 minut.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 12:

§ 11 ust. 2 – Wnioskujemy zastąpić słowa „pojazdy szynowe” słowami „pojazdy kolejowe”

Odpowiedź:

W § 11 ust. 2 słowa „pojazdy szynowe” zastępuje się słowami „pojazdy kolejowe”.

Pytanie 13:

§ 12 ust. 2 – Wnioskujemy zastąpić słowa „pojazdy szynowe” słowami „pojazdy kolejowe”

Odpowiedź:

W § 12 ust. 2 słowa „pojazdy szynowe” zastępuje się słowami „pojazdy kolejowe”.

Pytanie 14:

§ 12 ust. 3 – Zapis „Przewozy wykonywane będą pociągami, które gwarantować będą wygodę podróżowania z uwzględnieniem proporcjonalnej do potoku podróżnych liczby miejsc siedzących”.

Wnioskujemy o zmianę zapisu na:

„Przewozy wykonywane będą pociągami, które gwarantować będą wygodę podróżowania z uwzględnieniem proporcjonalnej do potoku podróżnych liczby miejsc w pociągu dla danego pojazdu.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 15:

§ 16 ust. 1 - w powiązaniu z § 20 ust. 1

Proponujemy ostatnie zdanie zmienić na „ W tym celu, Operator zobowiązuje się składać Organizatorowi Miesięczne Raporty Informacyjne , o których mowa w § 20 ust. 1.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 16:

§ 23 ust.1 - Niezrozumiały jest zaproponowany zapis. Nie wiadomo jaka ostatecznie jest granica odpowiedzialności przewoźnika z tytułu kar umownych, ponieważ nie wiadomo jaka będzie kwota odsetek powiększając kwotę otrzymanej rekompensaty. Za jaki okres organizator obliczy te odsetki?

Odpowiedź:

§ 23 ust.1 otrzymuje brzmienie: Operator jest zobowiązany do naprawienia szkody wyrządzonej Organizatorowi wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania niniejszej Umowy. Strony ustalają, że odpowiedzialność Operatora ograniczona jest do wysokości kwoty otrzymanej Rekompensaty.

Pytanie 17:

§ 23 ust. 2 pkt 1) – „Organizator naliczy Operatorowi kary umowne w razie: zawinonego przez Operatora odwołania kursowania pociągu ujętego w Rozkładzie Jazdy Pociągów na całej trasie, bądź na jej części bez wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej - w wysokości 500,00zł za każdy odwołany pociąg.”

Proponujemy rozszerzyć pkt 1 o zapis „W przypadku zapewnienia przewozu zastępczego (innym pociągiem, następnym kursującym lub innego przewoźnika) kara nie będzie naliczana kara.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 18:

§ 23 ust. 2 pkt 2) - Proponujemy przepis ten uzupełnić o słowa „ z zastrzeżeniem § 7 ust. 3”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 19:

§ 23 ust 2 pkt 4) - Proponujemy uzupełnić zapis wstawiając po słowie „nieprawidłowości” słowa „stwierdzone w protokole pokontrolnym”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytania do Umowy Zadanie nr 2 - Załączniki nr 9 do SIWZ

Pytanie 20:

§ 1 ust. 2 pkt 12 – Proponujemy rozszerzyć zakres definicji Siły Wyższej na „„Zdarzenie nadzwyczajne, w tym w szczególności spowodowane: siłami przyrody, takie jak powódź, wichury, intensywne opady śniegu, zawieje i zamiecie śnieżne, szkody górnicze; skutek działania czynu zabronionego, jak atak terrorystyczny, wojna, stan wojenny lub stan nadzwyczajny, strajk; katastrofa lub wypadek; zewnętrzne pozostające poza kontrolą Strony, któremu Strona nie mogła zapobiec którego wystąpienie w danym nie mogło zostać w uzasadnionym zakresie przewidziane w chwili przyjmowania na siebie zobowiązania oraz uniemożliwiający wykonanie przez Stronę danego zobowiązania.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 21:

§ 7 ust. 2 pkt 6. – „Zachowanie punktualności wykonywanych przewozów, rozliczanie miesięczne na poziomie co najmniej : a) 95% dla pociągów wg czasu odjazdu b) 95% dla pociągów wg czasu przyjazdu „

Wnioskujemy o zmianę zapisu na „a) 90% dla pociągów wg czasu odjazdu b) 90% dla pociągów wg czasu przyjazdu”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 22:

§ 7 ust. 3. – Zapis „Za opóźnienie, przekraczające parametry określone w ust 2 pkt 6 uważa się przekroczenie czasu przyjazdu lub odjazdu, wynikające z Rozkładu Jazdy, o więcej niż 5 minut.”

Wnioskujemy o zmianę zapisu na „Za opóźnienie, przekraczające parametry określone w ust 2 pkt 6 uważa się przekroczenie czasu przyjazdu lub odjazdu, wynikające z Rozkładu Jazdy, o więcej niż 10 minut.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 23:

§ 12 ust. 3 - Zapis „Przewozy wykonywane będą pociągami, które gwarantować będą wygodę podróżowania z uwzględnieniem proporcjonalnej do potoku podróży liczby miejsc siedzących”.

Wnioskujemy o zmianę zapisu na „Przewozy wykonywane będą pociągami, które gwarantować będą wygodę podróżowania z uwzględnieniem proporcjonalnej do potoku podróży liczby miejsc w pociągu dla danego pojazdu.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 24:

§ 14 - błędna numeracja ustępów, po ust. 5 następują ust. 1,2,3

Odpowiedź:

W § 14 po ust. 5 następują kolejno ust. 6,7,8.

Pytanie 25:

§ 14 ust. 5 – Wnosimy o zmianę zapisów tak aby wnioski o rekompensatę Operator składał wyłącznie Województwu Zachodniopomorskiemu, który jest Organizatorem przewozów, również na terenie ościennych województw.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 26:

§ 14 - Prosimy o wyjaśnienie na jakiej podstawie właściwe województwo (lubuskie i wielkopolskie) przekaze Organizatorowi należną kwotę rekompensaty za przewozy zrealizowane na terenie danego województwa skoro umowa zostanie zawarta z Województwem Zachodniopomorskim, który jest Organizatorem przewozów również na obszarze tych dwóch województw.?

Czy Województwo Zachodniopomorskie przed podpisaniem umowy udostępni wybranemu w drodze tego postępowania Operatorowi dokumentację potwierdzającą, iż działa w imieniu tych województw?

Odpowiedź:

Na podstawie porozumienia Organizatorów tj. Województwa Zachodniopomorskiego, Województwa Lubuskiego i Województwa Wielkopolskiego - Województwo Zachodniopomorskie przeprowadza postępowanie przetargowe i zawiera umowę w imieniu i na rzecz stron porozumienia na świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na linii komunikacyjnej Poznań Główny – Szczecin Główny – Świnoujście.

Województwo Zachodniopomorskie przed podpisaniem umowy z operatorem przekaze stosowne kopie pełnomocnictw.

Pytanie 27:

§ 17 ust. 11 i § 21 ust. 3 - w obu przepisach konieczne jest uściślenie, że chodzi o wstrzymanie części rekompensaty należnej od województwa, które nie zaakceptowało złożonych przez operatora dokumentów.

Odpowiedź:

Zgodnie z zapisami umowy właściwe województwo to te, które nie zaakceptowało złożonych przez operatora dokumentów. Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 28:

§ 24 i § 26 - konieczne jest uściślenie komu operator wpłaca lub składa zabezpieczenie właściwego wykonania umowy. Jeśli jednemu województwu to w jaki sposób pozostałe będą wykonywały potrącenia.

Odpowiedź:

Stroną w zakresie przechowywania zabezpieczenia właściwego wykonania umowy oraz ewentualnych jego potrąceń jest Województwo Zachodniopomorskie.

Pytanie 29:

§ 23 ust 2 pkt 1 – Zapis „Województwo, z którego terenu Operator uruchomił pociąg naliczy Operatorowi kary umowne w razie: 1) zawinonego przez Operatora odwołania kursowania pociągu ujętego w Rozkładzie Jazdy Pociągów na odcinku trasy (całej lub części) leżącym w granicach administracyjnych danego województwa zgodnym z § 3 ust 1 bez wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej - w wysokości 500,00zł za każdy odwołany pociąg.”

Proponujemy rozszerzyć pkt 1 o zapis „W przypadku zapewnienia przewozu zastępczego (innym pociągiem, następnym kursującym lub innego przewoźnika) kara nie będzie naliczana.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytania do Umowy Zadanie nr 3 - Załączniki nr 10 do SIWZ

Pytanie 30:

Tytuł umowy - Umowa nr WliT.II...../2014 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie województwa zachodniopomorskiego w relacjach Szczecin Główny – granica RP (kierunek Angermünde) Szczecin Główny – granica RP (kierunek Pasewalk – Schwerin) w okresie od 14.12.2014r. do 12.12.2015r.”

Powinno być - „Umowa nr WIIT.II...../2014 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie województwa zachodniopomorskiego w relacjach Szczecin Główny – granica RP (kierunek Angermünde), Szczecin Główny – granica RP (kierunek Pasewalk) w okresie od 14.12.2014r. do 12.12.2015r.”

Odpowiedź:

Zamawiający wykreśla z tytułu umowy oraz w załączniku nr 5 do SIWZ ust. 2 dot. zadania 3 słowo „– Schwerin”

Pytanie 31:

§ 3 ust. 1 – Zapis „Transport zbiorowy, o którym mowa w §2, będzie wykonywany na następujących liniach komunikacyjnych: - Szczecin Główny – Granica Państwa (Grambow – kierunek Angermünde) - Szczecin Główny – Granica Państwa (Tantow– kierunek Pasewalk – Schwerin)”

Powinno być „Transport zbiorowy, o którym mowa w § 2, będzie wykonywany na następujących liniach komunikacyjnych: - Szczecin Główny – Granica Państwa (Grambow – kierunek Pasewalk) - Szczecin Główny – Granica Państwa (Tantow – kierunek Angermünde)”

Odpowiedź:

§ 3 ust. 1 otrzymuje brzmienie: „Transport zbiorowy, o którym mowa w § 2, będzie wykonywany na następujących liniach komunikacyjnych:

- Szczecin Główny – Granica Państwa (Grambow – kierunek Pasewalk)
- Szczecin Główny – Granica Państwa (Tantow – kierunek Angermünde)”

Pytanie 32:

§ 7 ust. 2 pkt 5) – Zapis „Zachowanie punktualności wykonywanych przewozów, rozliczanie miesięczne na poziomie co najmniej : a) 95% dla pociągów wg czasu odjazdu b) 95% dla pociągów wg czasu przyjazdu”

Wnioskujemy o zmianę zapisu na „a) 90% dla pociągów wg czasu odjazdu b) 90% dla pociągów wg czasu przyjazdu.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 33:

§ 7 ust. 3 – Zapis „Za opóźnienie, przekraczające parametry określone w ust 2 pkt 5 uważa się za przekroczenie czasu przyjazdu lub odjazdu wynikające z rjp o więcej niż 5 minut”

Wnioskujemy o zmianę zapisu na „Za opóźnienie, przekraczające parametry określone w ust 2 pkt 5 uważa się za przekroczenie czasu przyjazdu lub odjazdu wynikające z rjp o więcej niż 10 minut”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 34:

§ 12 ust. 3 - Zapis „Przewozy wykonywane będą pociągami, które gwarantować będą wygodę podróżowania z uwzględnieniem proporcjonalnej do potoku podróżnych liczby miejsc siedzących”.

Wnioskujemy o zmianę zapisu na „Przewozy wykonywane będą pociągami, które gwarantować będą wygodę podróżowania z uwzględnieniem proporcjonalnej do potoku podróżnych liczby miejsc w pociągu dla danego pojazdu.”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 35:

§ 18 ust. 7 - Zapis „Operator w terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu pokontrolnego zajmie stanowisko, wyjaśniając przyczyny nieprawidłowości.”

Proponujemy zmienić na: „Operator w terminie 30 dni od dnia otrzymania protokołu pokontrolnego zajmie stanowisko, wyjaśniając przyczyny nieprawidłowości.”

Uzasadnienie:

Proponowany termin 30 dni na wyjaśnienie nieprawidłowości spowodowany koniecznością konsultacji ze strona DB REGIO, która obsługuje połączenia transgraniczne -tabor, drużyny pociągowe.

Odpowiedź:

§ 18 ust. 7 otrzymuje brzmienie: „Operator w terminie 30 dni od dnia otrzymania protokołu pokontrolnego zajmie stanowisko, wyjaśniając przyczyny nieprawidłowości.”

Pytanie 36:

§ 23 ust 2 pkt 1) – „Organizator naliczy Operatorowi kary umowne w razie: 1) zawinonego przez Operatora odwołania kursowania pociągu ujętego w Rozkładzie Jazdy Pociągów na całej trasie, bądź na jej części bez wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej - w wysokości 500,00zł za każdy odwołany pociąg.”

Proponujemy rozszerzyć pkt 1 o zapis „W przypadku zapewnienia przewozu zastępczego (innym pociągiem, następnym kursującym lub innego przewoźnika) kara nie będzie naliczana”.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 37:

Załączniki nr 1 do umów na RJ 2014/2015 dla zadania nr 1, 2 i 3 - Wykazy pociągów zawierają bardzo dużo błędów w porównaniu do wcześniejszych ustaleń z przedstawicielem Urzędu Marszałkowskiego i złożonych w konsekwencji zamówień u Zarządcy linii kolejowych. Niezgodności dotyczą: numerów pociągów, terminów kursowania, zestawienia pociągów i założonej pracy eksploatacyjnej w dobie. Wpływa to na wielkość pracy eksploatacyjnej, która jest podstawą do skalkulowania ceny ofertowej.

Prosimy o uregulowanie rozbieżności w załączniku nr 1 do umowy na RJ 2014/2015 dla zadania nr 1, 2 i 3, w celu właściwego skalkulowania ceny ofertowej. Czy Zamawiający zaakceptuje zmiany w godzinach kursowania pociągów wynikające z konstrukcji rozkładu jazdy przez PKP PLK S.A?

Zadanie nr 1

Proponujemy poprawienie numeracji wszystkich pociągów, tak aby były zgodne z nadanymi przez PKP PLK S.A.

- 1) Poz. 1,10,11 - proponujemy rozszerzenie terminu kursowania pociągu z poz. 11 o dni 24,25,31.XII, 4,5.IV jednocześnie ograniczając kursowanie pociągu z poz. 10 o dni 24,25,31.XII, 4,5.IV. Pociągi te są powiązane z pociągiem z poz. 1 a nie wprowadzenie tych zmian skutkować będzie koniecznością uruchomienia próżnych pociągów w relacji Stargard Szczeciński - Szczecin Wzgórze Hetmańskie co wygeneruje dodatkowe koszty a nie przyniesie żadnych przychodów.
- 2) Poz. 2 - pociąg kursuje trasą przez Szczecin Wstowo, dobową pracę eksploatacyjną na terenie województwa zachodniopomorskiego wynosi 156,765 km
- 3) Poz. 14 - pociąg kursuje przez Szczecin Wstowo, dobową pracę eksploatacyjną wynosi 48,195
- 4) Poz. 16 - pociąg kursuje przez Szczecin Port Centralny - dobową pracę eksploatacyjną wynosi 141,217 km
- 5) Poz. 18 - brak możliwości technicznych dla przejazdu przez po PL Szczecin Goleniów, pociąg wytrasowany z pominięciem lotniska - proponujemy usunąć z uwag dotyczących pociągu "przez lotnisko"
- 6) Poz. 19 - pociąg kursuje przez Szczecin Port Centralny - dobową pracę eksploatacyjną - 141,217 km
- 7) Poz. 20 - pociąg kursuje przez Szczecin Port Centralny - dobową pracę eksploatacyjną - 141,217 km
- 8) Poz. 22 - brak możliwości technicznych dla przejazdu przez po PL Szczecin Goleniów, pociąg wytrasowany z pominięciem lotniska - proponujemy usunąć z uwag dotyczących pociągu "przez lotnisko", dobową pracę eksploatacyjną - 134,602
- 8a) Poz. 30 – brak pojazdu do zestawienia pociągu z 2 SA136, proponujemy pozostawienie jednego wariantu na 1SA136, pociąg może być wzmacniany operatywnie w miarę dostępności pojazdów spalinowych.
- 8b) Poz. 38 – nieścisłości w kolumnie „oprócz” – proponujemy usunąć dni w niej wyszczególnione
- 9) Poz. 42 - pociąg według podanego terminu kursuje 298 dni - należy usunąć z kolumny "oprócz" 5.IV
- 10) Poz. 49 - brak możliwości technicznych na prowadzenie pociągu w zestawieniu 2ED78 na odcinku Szczecin Gł. - Koszalin bez zmiany rozkładu jazdy, brak również możliwości prezentacji poprawnej informacji pasażerskiej na jednostce, która kursowałaby tylko na odcinku. Proponujemy zestawienie 1ED78 na całej trasie pociągu.

- 11) Poz. 52,53 - pociąg kursuje przez Szczecin Port Centralny, dobową pracę eksploatacyjną wynosi 172,494 km
- 12) Poz. 54 - brak możliwości technicznych na prowadzenie pociągu w zestawieniu 2ED78 na odcinku Szczecin Gł. - Koszalin bez zmiany rozkładu jazdy, brak również możliwości prezentacji poprawnej informacji pasażerskiej na jednostce, która kursowałaby tylko na odcinku. Proponujemy zestawienie 1ED78 na całej trasie pociągu.
- 13) Poz. 58 i 59 - brak możliwości technicznych na prowadzenie pociągu w zestawieniu 2ED78 na odcinku Koszalin - Szczecin Gł. bez zmiany rozkładu jazdy, brak również możliwości prezentacji poprawnej informacji pasażerskiej na jednostce, która kursowałaby tylko na odcinku. Proponujemy zestawienie 1ED78 na całej trasie pociągu.
- 14) Poz. 59 - proponowana godzina odjazdu w niedziele i święta późniejsza ze stacji Słupsk o ok. 30 minut spowoduje przekroczenie dopuszczalnego czasu pracy drużyn pociągowych, tj. ponad 12 godzin oraz konieczność przejazdu taksówkami na odcinku Białogard - Słupsk - Białogard - 2 kursy przez 57 dni kursowania o późniejszej godzinie ze Słupska, tj. 114 kursów taksówką (ok. 97 km). Szacujemy, że dodatkowy koszt poniesiony z tego tytułu wyniesie ok. 27 tys. zł Proponujemy prowadzić pociąg Słupia o jednej godzinie ze Słupska przez cały tydzień, tj. o godzinie 5:12
- 15) Poz. 80 - zgodnie z ustaleniami z PR Poznań i UM Poznań pociąg w zestawieniu 1 EN 57 w terminie (1)-(6) do 27.VI i od 1.IX - proponujemy poprawienie opisu i liczby dni kursowania. Natomiast w zestawieniu 2 EN57 ma kursować w terminie: kursuje w (7) do 27.VI i od 6.IX a w okresie 28.VI-31.VIII codziennie. Proponujemy poprawienie opisu i liczby dni kursowania
- 16) Poz. 82 - zgodnie z ustaleniami z PR Poznań i UM Poznań pociąg w zestawieniu 1 EN 57 kursować powinien 259 dni, a w zestawieniu 2 EN57 53 dni - proponujemy poprawić liczbę dni kursowania
- 17) Poz. 85 - posterunki ruchu na linii Szczecinek - Kołobrzeg otwierane są o godzinie 5:30, w związku z czym niemożliwy jest odjazd pociągu Szczecinek - Kołobrzeg o godzinie 4:45. Proponujemy zachowanie obecnej siatki połączeń, tj. pociąg Szczecinek - Białogard dowożący na godzinę 7 do Białogardu, oraz pociągi Białogard - Kołobrzeg dowożące do Kołobrzegu na godzinę 7 oraz 8. Według terminów proponowanych dla pociągów z pozycji 85 i 86. Podział relacji na stacji Białogard pozwoli na lepsze wykorzystanie taboru, zachowanie skomunikowań oraz ograniczy zapotrzebowanie na drużyny pociągowe, tj. obniży koszty uruchomienia pociągów. Ponadto uważamy, że godzina odjazdu ze stacji Szczecinek ok. godziny 4:45 i nie stanowi atrakcyjnej oferty dla podróżnych.
- 18) Poz. 88 Rozbieżność z zamówieniem złożonym przez PR Poznań i uzgodnionym z UM Poznań, prosimy o podanie prawidłowego terminu i liczby dni kursowania.
- 19) Poz. 89 Rozbieżność z zamówieniem złożonym przez PR Poznań i uzgodnionym z UM Poznań , prosimy o podanie prawidłowego terminu i liczby dni kursowania.
- 20) Poz. 93 Termin kursowania nie jest tożsamy z terminem kursowania pociągu z pozycji 97 (para pociągów). Prosimy o podanie właściwego terminu kursowania.
- 21) Poz. 94 Z uwagi na brak możliwości wytrasowania pociągu Szczecinek - Kołobrzeg z atrakcyjnym rozkładem jazdy, tj. bez zbędnego - 30 minutowego postoju na stacji Białogard proponujemy podzielenie relacji na Szczecinek - Białogard - Białogard - Kołobrzeg w założonych terminach kursowania. Pozwoli to zmniejszyć zapotrzebowanie na EZT serii EN57 AL oraz zapewni odwóz po pracy z Białogardu w atrakcyjnej dla podróżnych porze.
- 22) Poz. 96 Rozbieżność z zamówieniem złożonym przez(nazwa wykonawcy) i uzgodnionym z UM Poznań, prosimy o podanie prawidłowego terminu i liczby dni kursowania.
- 23) Poz. 115 i 116 Brak możliwości technicznych (zajętość torów przez pociąg spółki PKP IC) prowadzenia pociągów do p.o. Świnoujście Port. Proponujemy prowadzić pociąg w relacji Szczecin Gł. - Świnoujście, długość trasy 111,329 km.
- 24) Poz. 118 Błędnie opisany termin kursowania podstawowy - prosimy o podanie właściwego terminu kursowania.
- 25) Poz. 119 Pociąg kursuje przez Szczecin Wstowo - dobową pracę eksploatacyjną 114,406 km
- 26) Poz. 125 Brak możliwości technicznych (zajętość torów przez pociąg spółki PKP IC) prowadzenia pociągów do p.o. Świnoujście Port. Proponujemy prowadzić pociąg w relacji Szczecin Gł. -

Świnoujście, długość trasy 111,329 km. Prawidłowa liczba dni kursowania wg założonego terminu to 308. Proponujemy usunąć datę 4.IV z kolumny "oprócz"

27) Poz. 128 Pociąg powiązany terminami z pociągiem z poz. 131 - proponujemy poprawienie w terminach "oprócz" 4.VI na 3.VI

28) Poz. 132 Zgodnie z uzgodnieniami z(nazwa wykonawcy) i UM Poznań w trasie tego pociągu w dniu 31.VIII kursuje pociąg z Krzyża. Proponujemy zmianę terminu na "...oraz 29.VI-30.VIII" liczby dni kursowania na 58.

29) Terminy kursowania pociągów w pozycjach 133, 138 i 143 spowodują konieczność uruchamiania próżnych składów na odcinku Runowo Pom. - Szczecin Wzg. Het. Proponujemy ograniczenie kursowania pociągu z poz. 143 do terminu "kursuje w dni robocze oprócz 24,31.XII, 5.I, 3.VI, 10.XI" - tj. 247 dni. Prosimy również o wskazanie, w które dni pociąg rel. Szczecin Gł. - Szczecinek z poz. 138 ma kursować na odcinku Szczecin Gł. - Runowo Pom. w zestawieniu 2 SA136.

30) Poz. 139 Pociąg kursuje przez Szczecin Wstowo - dobową pracę eksploatacyjną wynosi 173,335

31) Poz. 144 Pociąg kursuje przez Szczecin Port Centralny - dobową pracę eksploatacyjną wynosi 170,258 km.

32) Poz. 145,149 (nazwa wykonawcy) w odstępie od wcześniejszych ustaleń zmienił zestawienie ww. pociągów Chojnice - Szczecinek - Chojnice na SA102 przez cały okres rozkładu jazdy. Proponujemy poprawienie na właściwe zestawienie i wpisanie jednego wariantu pociągu z terminem kursowania "kursuje codziennie".

33) Poz. 168 W dniach poprzedzających dni kursowania pociągu z poz. 178 pociąg ten musi kursować w zestawieniu 2 EN57 (nieparzysta liczba pociągów). Proponujemy wpisanie wariantu pociągu w zestawieniu na 2EN57.

34) Poz. 180-192 terminy pociągów w rel. Szczecin Gł. - Gryfino - Szczecin Gł. nie tworzą par. Prosimy o podanie właściwych terminów - pozostawienie terminów bez zmian skutkować będzie przesyłaniem próżnych składów lub zwiększonym zestawieniem pociągów niepoddyktowanym frekwencją oraz zwiększonymi kosztami uruchomienia spowodowanymi koniecznością zatrudnienia personelu do wykonania manewrów na stacji Gryfino.

35) Poz. 192 i 178 Z uwagi na ograniczoną ofertę pociągów na odcinku Szczecin Gł. - Gryfino - Szczecin Gł. proponujemy usunięcie zapisu "poc. przyspieszony" i zatrzymać na wszystkich stacjach i przystankach na odcinku Gryfino - Szczecin Gł.

36) Poz. 201 Pociąg kursuje przez Szczecin Port Centralny, proponujemy poprawienie dobowej pracy eksploatacyjnej na 37,117

37) Poz. 202 Pociąg kursuje przez Szczecin Wstowo, proponujemy poprawienie dobowej pracy eksploatacyjnej na 40,194

38) W pozycjach 42,46,49,50,54,58,64,69,70 prawidłowa dobową pracę eksploatacyjną jest większa o 1 m - proponujemy poprawienie.

39) W pozycjach 164,169,170,176 prawidłowa dobową pracę eksploatacyjną wynosi 55,336 km.

Zadanie nr 2

Proponujemy poprawienie numeracji wszystkich pociągów, tak aby były zgodne z nadanymi przez PKP PLK S.A.

1) Zestawienia pociągów (2 ED78 w wybranych terminach) w pozycjach 2,3,5,7,8,10,11 nie zostały uzgodnione z Urzędem Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego oraz (nazwa wykonawcy). Ponieważ zestawienie pociągu wpływa na koszty uruchomienia pociągu proponujemy uzgodnienie zaplanowanego zestawienia z Urzędem Marszałkowskim Województwa Wielkopolskiego oraz Oddziałem Wielkopolskim PR Poznań. W przypadku braku uzgodnienia proponujemy prowadzić ww. pociągi zgodnie z uzgodnionym obecnie zestawieniem, tj. 1 ED78.

2) Prosimy o podanie prawidłowego terminu kursowania pociągów z pozycji 3 i 4. Występuje różnica między terminem w załączniku a zamówieniem złożonym przez (nazwa wykonawcy) i uzgodnionym z UM Poznań. Prosimy o podanie właściwego terminu kursowania.

3) Poz. 6 Pociąg w dniach 20,24.XII, 4.IV, 31.X kursuje przez Szczecin Wstowo, proponujemy dodanie wariantu tego pociągu z dobową pracą eksploatacyjną 103,769 km.

- 4) Poz. 7 Z powodu zajętości torów przez pociągi spółki PK P IC brak możliwości uruchomienia pociągu z p.o. Świnoujście Port, proponujemy uruchamianie pociągu ze stacji Świnoujście i poprawienie dobowej pracy eksploatacyjnej na 215,097 km.
- 5) Poz. 8 Z powodu zajętości torów przez inne pociągi brak możliwości uruchomienia pociągu z p.o. Świnoujście Port, proponujemy uruchamianie pociągu ze stacji Świnoujście i poprawienie dobowej pracy eksploatacyjnej na 215,097 km. Zgodnie z uzgodnieniem z (nazwa wykonawcy) i UM Poznań pociąg powinien kursować w dni robocze, tj. 252 dni
- 6) Poz. 12 Zgodnie z uzgodnieniami z (nazwa wykonawcy) i UM Poznań pociąg 31.VIII powinien kursować, prosimy o weryfikację terminu kursowania
- 7) Prosimy o podanie prawidłowego terminu kursowania pociągów z pozycji 14 ,15, 16. Zgonie z ustaleniami 31.VIII powinien już jechać z Krzyża a nie z Choszczna. Pociąg z poz. 16 kursujący w całości po terenie województwa wielkopolskiego kursuje codziennie a nie w dni robocze. Proponujemy zmianę terminu kursowania.

Zadanie nr 3

- 1) W pozycji 26 prawidłowy numer krajowy to 80064 – proponujemy poprawić na właściwy.
- 2) W pozycji 38 prawidłowy numer krajowy to 80074 – proponujemy poprawić na właściwy.

Odpowiedź na pytanie 37:

Zamawiający nie ma możliwości ustalania numerów pociągów, ani nie posiada dostępu do Systemu Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ) należącego do PKP PLK S.A., w związku z czym nie jest w stanie podać aktualnych numerów pociągów. W związku z tym w celu uniknięcia pomyłek numery pociągów zostały usunięte ze wszystkich załączników.

Zamawiający akceptuje zmiany godzin kursowania pociągów wynikające z konstrukcji RJ przez zarządcę infrastruktury kolejowej.

Odpowiedź do uwag dotyczących Załącznika do umowy dla Zadania nr 1:

Zamawiający proponuje wprowadzenie korekty rozkładu jazdy części pociągów obsługujących port lotniczy Szczecin-Goleniów w możliwie najkrótszym terminie.
W związku z powyższym oraz przychylając się do części uwag Wykonawcy dokonano stosownych zmian w pozycjach nr: 14, 15, 16, 18, 22, 25, 29a.

Zamawiający tylko w części dotyczącej konieczności dostosowania rozkładu jazdy zgadza się z Wykonawcą w zakresie podpunktów nr: 10), 12), 13) o niemożności odcinkowego wzmocnienia pociągów relacji Szczecin - Słupsk - Szczecin w wybrane dni. Pociągi wyposażone są w system akustycznej informacji pasażerskiej, umożliwiającą poinformowanie podróżnych przez obsługę pociągu o konieczności przejścia do pierwszej jednostki. Tego typu praktyki mają przecież miejsce już obecnie w przypadku jednego pociągu relacji Szczecin - Szczecinek.
W związku z powyższym proponuje się wdrożenie omawianych wzmocnień począwszy od dnia 15 marca 2015, tj. z dniem wejścia w życie kolejnej wersji zamknięciowego rozkładu jazdy. Wykonawca powinien do tego czasu odpowiednio zmodyfikować rozkład jazdy omawianych pociągów.

Zamawiający nie zgadza się z Wykonawcą w zakresie uwag dotyczących wjazdu zamawianych pociągów na przystanek Świnoujście Port (podpunkty nr 23) i 26) oraz nr 4) i 5) uwag dotyczących Zadania nr 2).

Z rozkładu jazdy 2014/2015 opublikowanego przez zarządcę infrastruktury nie wynika, aby jakkolwiek pociąg spółki PKP InterCity zajmował krawędź peronową tego przystanku. W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje zamówienie w zakresie obsługi przystanku Świnoujście Port i oczekuje od Wykonawcy możliwie jak najszybszej modyfikacji rozkładu jazdy w celu jego dopasowania do oczekiwań Zamawiającego.

Zamawiający zgadza się z argumentacją Wykonawcy w zakresie podpunktu nr 14). W związku z powyższym zmodyfikowano zamówienie rozkładu jazdy pociągu a dotychczasową pozycję nr 59 usunięto.

Zmodyfikowano zamówienie dotyczące porannych pociągów na odcinku Szczecinek - Kołobrzeg zgodnie z uwagą zawartą w podpunkcie nr 17).

Zamawiający nie rozumie uwagi nr 29) w zakresie terminu kursowania pociągu z pozycji nr 138 w składzie 2*SA136. Dni kursowania pociągu w takim zestawieniu są szczegółowo opisane. Zamawiający nie przychyła się do uwagi w podpunkcie nr 33).

Obsługa relacji Szczecin - Gryfino - Szczecin od lat realizowana jest nieparzystą ilością pociągów z wykorzystaniem jednego pociągu służbowego relacji Szczecin - Gryfino. Niniejsze zamówienie nie wprowadza zasadniczych zmian w dotychczasowej organizacji połączeń w tej relacji. Dla lepszego zobrazowania powiązań poszczególnych pociągów zmieniono ich kolejność na pozycjach od nr 180 do 192. W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje treść ww. pozycji Załącznika.

Zamawiający częściowo zgadza się z uwagą w podpunkcie nr 35) i usuwa zapis "Pociąg przyspieszony" dla pociągu z pozycji 192, podtrzymując jednocześnie ww. zapis dla pociągu z pozycji nr 178 na odcinku Kostrzyn - Gryfino. Od Gryfina do Szczecina pociąg zatrzymuje się na wszystkich przystankach. Proszę o szybką modyfikację rozkładu jazdy pociągu z pozycji nr 178.

Odpowiedź do uwag dla Zadania nr 2:

Uzgodniono z UMWW terminy kursowania pociągów i ich wzmocnień.
Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę proponowaną w podpunkcie nr 3).
Zamawiający nie wyraża zgody na zmiany przedstawione w podpunktach nr 4) i 5) w zakresie obsługi przystanku Świnoujście Port. Z rozkładu jazdy 2014/2015 opublikowanego przez zarządcę infrastruktury nie wynika, aby jakkolwiek pociąg spółki PKP InterCity zajmował krawędź peronową tego przystanku. W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje zamówienie w zakresie obsługi przystanku Świnoujście Port i oczekuje od Wykonawcy możliwie jak najszybszej modyfikacji rozkładu jazdy w celu jego dopasowania do oczekiwań Zamawiającego.

Poza tym wszystkie uwagi uwzględniono i zaktualizowano załączniki dla wszystkich trzech zadań.

Pytanie 38:

Załącznik nr 4 i 5 (dot. załącznika nr 8 do SIWZ) i nr. 3 i 4 (dot. załącznika nr 9 i 10 do SIWZ) Miesięczny Raport Informacyjny i Roczny Raport Rozliczeniowy.

Z uwagi na brak narzędzi pozwalających ustalić w sposób prawidłowy przychody z poszczególnych pociągów za każdy miesiąc wnioskujemy o podawanie w raportach przychodów ogółem z podziałem na poszczególne zadania. Taki sposób rozliczeń przyjęty jest w umowach zawieranych przez (nazwa wykonawcy) z innymi Urzędami Marszałkowskimi

Odpowiedź: Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytania do Umowy Zadanie nr 1 - Załączniki nr 2 - Załącznik nr 11 do SIWZ

Pytanie 39:

§ 1 ust. 6 – Wnioskujemy o wykreślenie zapisu „określone w wewnętrznych przepisach PKP S.A.”

Odpowiedź:

W § 1 ust. 6 zamawiający usuwa zapis: „określone w wewnętrznych przepisach PKP S.A.”

Pytanie 40:

§ 1 ust. 1 pkt a) i b) - Wnioskujemy o zmianę zapisów - pojazd kolejowy typu 219M w świadectwie określony jest autobusem szynowym a nie spalinowym zespołem trakcyjnym, natomiast pojazd kolejowy 223M w świadectwie dopuszczenia do eksploatacji nazwano spalinowym zespołem trakcyjnym, a nie jak zapisano w niniejszym punkcie spalinowym pojazdem szynowym.

Odpowiedź:

§ 1 ust. w pkt 1a) i 1b) otrzymuje nowe brzmienie

- a) autobusy szynowe typu 219M o oznaczeniu kolejowym SA136;
- b) spalinowe zespoły trakcyjne typu 223M o oznaczeniu kolejowym SA139;

Pytanie 41:

§ 3 ust. 2 pkt 2 – Wnioskujemy po słowach „dokumentację techniczno-ruchową” dopisanie „oraz dokumentację techniczną”.

Obecny zapis zawiera informację, że Dzierżawca otrzyma dokumentację techniczno - ruchową w skład której wchodzi: Warunki Techniczne Wykonania i Odbioru (WTWiO) ,Dokumentacja Techniczno – Ruchowa oraz Dokumentację Systemu Utrzymania (DSU). DSU i WTWiO nie wchodzi w skład dokumentacji techniczno – ruchowej lecz w skład dokumentacji technicznej.

Ponadto Wydzierżawiający planuje wydzierżawić autobusy szynowe i elektryczne zespoły trakcyjne, a dokumentację (WTWiO oraz DSU) przekaze wyłącznie dla autobusów szynowych. Czy Zamawiający przekaze również WTWiO oraz DSU dla elektrycznych zespołów trakcyjnych?

Odpowiedź:

§ 3 ust. 2 pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- 2) Dokumentacja Techniczno-Ruchowa oraz dokumentacja techniczna wraz ze schematami instalacji pneumatycznej i elektrycznej,

Pytanie 42:

§ 5 ust. 1.h) - brak dopisku „+ podatek VAT”

Odpowiedź:

W § 5 ust. 1.h) Zamawiający na końcu zdania dodaje zapis „+ podatek VAT”

Pytanie 43:

§ 6 ust. 4 - W ostatnim zdaniu wnosimy o wykreślenie zapisu „niezwłocznie” i dodanie na końcu zdania: „w zestawieniu miesięcznym”

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 44:

§ 8 ust. 4 - Wnioskujemy o dodanie po „jako poziom utrzymania” cyfry „3” .

Uzasadnienie:

Zakres przeglądu P3 zgodnie z Dokumentacją Systemu Utrzymania ze względu na zużycie eksploatacyjne przewiduje weryfikację i naprawę podstawowych podzespołów w specjalistycznych zakładach co uzasadnia ponoszenie kosztu przeglądu P3 przez Wydzierżawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 45:

§ 8 ust.5 – Wnosimy o zmianę zapisu całego punktu na: „Czynsz dzierżawny nie przysługuje za okres, w którym Dzierżawca nie może korzystać z przedmiotu dzierżawy nie z własnej winy , w tym za okres wyłączenia pojazdu z eksploatacji na czas wykonania: przeglądu wg poziomu utrzymania P3, P4, P5 i naprawy gwarancyjnej”

Uzasadnienie:

Dzierżawca nie ma wpływu na czasokres wyłączenia taboru z eksploatacji do wykonania przeglądu P3,P4,P5 i czasokres usunięcia usterek w okresie gwarancji co uzasadnia zwolnienie z czynszu dzierżawnego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 46:

§ 8 – Wnosimy o dodanie ustępu 10 o treści: „Czynsz dzierżawny nie przysługuje za okres wyłączenia pojazdu z eksploatacji na czas wykonania: przeglądu wg poziomu utrzymania P2 jeżeli w dniu wykonywania przeglądu pojazd nie był zatrudniony.”

Uzasadnienie:

Zgodnie z DSU tabor okresowo należy poddać przeglądowi wg poziomu P2 i w dniu przeglądu może to uniemożliwić jego wykorzystanie do przewozów pasażerów co uzasadnia zwolnienia z opłaty z czynszu dzierżawnego.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 47:

§ 8 – wnosimy o dodanie ustępu 11 o treści: „Czynsz dzierżawny nie przysługuje za okres wyłączenia pojazdu z eksploatacji na czas wykonania: naprawy bieżącej z wyłączeniem liczony od drugiego dnia postoju.”

Uzasadnienie:

Zużycie eksploatacyjne taboru skutkuje potrzebą wykonywania napraw bieżących wymagających wyłączenia pojazdu z ruchu (np.: reprofilacja zarysu powierzchni tocznej zestawów kołowych, wymiana zestawów kołowych, naprawa silników), na które Dzierżawca nie ma wpływu co uniemożliwia zatrudnienie pojazdu i wykonywanie pracy eksploatacyjnej.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 48:

§ 9 - Wnosimy o wykreślenie postanowień tego paragrafu w całości. Uzasadnienie:

Przy tak znacznym koszcie naprawy z poziomu P4 i P5, właściwą stroną do wyłonienia wykonawcy jest właściciel taboru czyli Wyzierżawiający.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 49:

§ 11 ust. 1 - w powiązaniu z rozdziałem IX ust. 7 SIWZ Wpisana jest kwota 15 000 000,00 zł natomiast w SIWZ kwota 20 000 000,00zł.

Prosimy o doprecyzowanie na jaką wartość ma być polisa OC.

Odpowiedź:

W rozdziale IX ust. 7 SIWZ kwota 20 000 000,- zł zostaje zastąpiona kwotą 15 000 000,- zł.

W konsekwencji powyższego zmianie ulega warunek udziału w postępowaniu, który otrzymuje następujące brzmienie:

Rozdz. VIII pkt. 1 ppkt. 4) SIWZ: „Zamawiający wymaga by wykonawca posiadał opłaconą polisę na kwotę 15.000.000 zł, a w przypadku jej braku inny dokument potwierdzający, że Wykonawca jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej na ww. kwotę w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia.

Powyższy wymóg wiąże Wykonawcę także w całym okresie realizacji zamówienia.”

Rozdz. IX pkt. 7 SIWZ: „Na potwierdzenie spełniania warunku określonego w Rozdziale VIII pkt 1 ppkt 4 należy złożyć wraz z ofertą opłaconą polisę na kwotę 15.000.000 zł, a w przypadku jej braku inny dokument potwierdzający, że Wykonawca jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej na ww. kwotę w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia.”

Pytanie 50

§ 11 ust. 5 Wnioskujemy o zmianę zapisu na : „.... Zarządzenie nr 18/2012 Zarządu PKP PLK S.A z dnia 4 czerwca 2012 roku.”

Odpowiedź:

§ 11 ust. 5 otrzymuje brzmienie:” W przypadku zdarzeń nie objętych Rozporządzeniem określonym w ust. 4 należy stosować postanowienia „Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych Ir-8 (R-3) – Zarządzenie nr 18/2012 Zarządu PKP PLK S.A z dnia 4 czerwca 2012 roku.

Pytanie 51:

§ 11 ust. 7 - Wnosimy o wykreślenie zapisu: „za wyjątkiem pojazdów pozostających na gwarancji ich producenta.”

Uzasadnienie:

Zgodnie z aktualnym zapisem w pojazdach objętych Gwarancją Dzierżawca nie może prowadzić czynności powypadkowych i dochodzić roszczeń odszkodowawczych od Ubezpieczyciela.

Odpowiedź:

Zamawiający nie akceptuje zaproponowanej zmiany.

Pytanie 52:

§ 13 ust. 2 – Ponieważ Umowa dzierżawy stanowi załącznik nr 2 do umów na zadania nr 1 i nr 2 termin jej obowiązywania powinien być identyczny jak termin obowiązywania tych umów. W związku z czym prosimy o wykreślenie tego zapisu w całości.

Odpowiedź:

W § 13 Zamawiający wykreśla ust.2 w całości. Tym samym § 13 zostaje zmieniona numeracja ust. 3 na ust. 2.

Pytania do treści SIWZ

Pytanie 53:

W związku z zapisem VIII Opis warunków udziału w postępowaniu oraz opis sposobu dokonywania oceny spełniania tych warunków. Podstawy wykluczenia z postępowania, zamawiający w punkcie 1.3) w sposób nieuzasadniony i preferujący wyłącznie jednego oferenta zobowiązując jednocześnie potencjalnych wykonawców do dysponowania na terenie województwa zachodniopomorskiego zapleczem technicznym gwarantującym utrzymanie wymaganego poziomu obsługi technicznej pojazdów trakcyjnych przekazanych Wykonawcy w dzierżawę. Zamawiający określając takie wymogi w sposób nieuzasadniony i sprzeczny z art. 29.2 pzp „Przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję”, preferując w sposób jednoznaczny obecnego przewoźnika kolejowego, w którym samorząd posiada udziały, uniemożliwiając przedłożenie korzystniejszej oferty. W związku z tym uprzejmie prosimy o wykreślenie z punktu VIII.1.3) dyskryminującego zapisu „na terenie województwa zachodniopomorskiego”

Odpowiedź:

Zamawiający stawiając w taki sposób warunek udziału w postępowaniu chciał mieć pewność szybkiej i sprawnej obsługi taboru, który będzie wykonywał przewozy na terenie województwa zachodniopomorskiego. Z uwagi na oszczędność czasu i kosztów oraz częstotliwość wykonywanych kursów nie mógł dopuścić do tego, żeby tabor z jednego końca kraju na np. mycie lub odfekalnianie kierowany był na drugi koniec kraju.

Jednocześnie przypominam, że przepisy ustawy PZP dopuszczają możliwość korzystania z zasobów tzw. podmiotów trzecich” (rozdz. VIII ust. 2 SIWZ), w konsekwencji czego każdy wykonawca ma możliwość złożenia korzystnej oferty. Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że Zamawiający nie naruszył zasad uczciwej konkurencji.

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 54:

W związku z zapisem XVII. Opis kryteriów, którymi Zamawiający będzie się kierował przy wyborze oferty, wraz z podaniem znaczenia tych kryteriów i sposobu oceny ofert, uprzejmie prosimy o zmianę liczby możliwych do uzyskania punktów zawartych w punkcie XVII za posiadanie hali przeglądowo-naprawczej, parametr Zh z dwóch możliwych do jednego. Określenie parametru Zh na max 2 punkty wyraźnie wskazuje na preferencje dla Spółki Przewozy Regionalne, której współudziałowcem jest Zamawiający, a która posiada na terenie województwa hale przeglądowo-naprawcze – w Szczecinie (Szczecin Wzgórze Hetmańskie) – 1 hala i Kołobrzegu – 2 hale. Potwierdza to także przypis nr 3 zawarty w załączniku nr 1 do SIWZ „Premiowanie „1” będzie wpisanie wartości większej niż 1. :Zdefiniowanie w ten sposób tego parametru Zh w sposób jednoznaczny narusza zasady uczciwej konkurencji zawarte w art. 29 pzp. W związku z tym prosimy o zamianę maksymalnej liczby możliwych do uzyskania punktów w parametrze Zh z 2 na 1.

Odpowiedź:

Zamawiający określając kryteria oceny ofert w sposób wskazany w SIWZ nie naruszył przepisów ustawy PZP. Zamawiający jest uprawniony do stosowania kryteriów oceny odnoszących się do potencjału technicznego, jakim dysponuje wykonawca. Wprowadzenie postanowień o jakich mowa w zapytaniu nie stanowi nieuprawnionego preferowania Spółki Przewozy Regionalne.

Pytanie 55:

W związku z zapisem XVII.3. Uwaga, uprzejmie prosimy o wykreślenie zapisu w całości, gdyż nie określa on w sposób jednoznaczny zasad otrzymania punktów, poza spełnieniem podstawowego warunku udziału. Analiza powyższego zapisu może wskazywać iż zamawiający przyzna punkty tylko w przypadku gdy potencjalny wykonawca będzie dysponował więcej niż jednym punktem odfekalniania taboru, mycia lub stacji paliw., co mogłoby sugerować preferencje dla obecnego przewoźnika który spełnia te warunki w lokalizacji w Szczecinie i Kołobrzegu, naruszając tym samym zasady art. 29 pzp. Należy zaznaczyć rolę zamawiającego nie może być ingerencja w indywidualnie zaprojektowany i skalkulowany proces przewozowy i obsługowo-naprawczy potencjalnego wykonawcy, na co może

wskazywać powyższy zapis, sztucznie wymuszający wzrost kosztów i budowę dodatkowych punktów odfekalniania taboru, mycia lub stacji paliw, bez uzasadnienia ekonomicznego podnosi koszty oferty. Warto zwrócić uwagę iż współczesna technologia umożliwia odfekalnianie i tankowanie z mobilnych pojazdów, co znacznie podnosi efektywność organizacji taboru. W związku z powyższym uprzejmie prosimy o wykreślenie dyskryminującego zapisu i określenie iż warunek jest spełniony i a zamawiający przyznaje „1” punkt.

Odpowiedź:

Zamawiający określając kryteria oceny ofert w sposób wskazany w SIWZ nie naruszył przepisów ustawy PZP. Patrz odpowiedź. 53.

Pytanie 56:

W związku z zapisem XVII.3 uprzejmie prosimy o podanie informacji na temat warunków technicznych, długości, wyposażenia jaką musi spełniać hala przeglądowo-naprawcza by zamawiający uznał ją za spełniającą warunki zawarte w postępowaniu.

Odpowiedź:

Z uwagi na posiadane przez Zamawiającego pojazdy szynowe minimalną długością toru znajdującego się w hali przeglądowo naprawczej jest nie mniej niż 75.00 m (długość pojazdu ED78);

Pytanie 57:

W związku z zapisem XVII.3 uprzejmie prosimy o podanie informacji na temat warunków technicznych, jakie musi spełniać punkt mycia taboru by zamawiający uznał go za spełniającą warunki zawarte w postępowaniu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że Wykonawca jest zobligowany do posiadania punktu mycia i czyszczenia pojazdów Zamawiającego we własnym zakresie i wyposażenia ich na koszt własny, w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.

Pytanie 58:

W związku z zapisem XVII.3 uprzejmie prosimy o podanie informacji na temat warunków technicznych, jakie musi spełniać punkt odfekalniania by zamawiający uznał go za spełniającą warunki zawarte w postępowaniu.

- 1) Czy Zamawiający wymaga od wykonawcy aby każdy taki punkt miał pozwolenie wodno-prawne i inne zezwolenia wymagane prawem?
- 2) Czy Zamawiający wymaga od wykonawcy pozwolenia na przewóz fekaliów?
- 3) Jakie parametry techniczne musi spełnić punkt odfekalniania?
- 4) Jakie parametry techniczne mają spełniać urządzenia do odpompowywania fekaliów?
- 5) Proszę o podanie typów przyłączy do instalacji odfekalniania dla każdego z typów oferowanych pojazdów.
- 6) Jaka jest pojemność zbiorników na fekalia w każdym pojeździe?
- 7) Jaką pojemność zbiorników na fekalia zlokalizowaną w punkcie odfekalniania wymaga Zamawiający?
- 8) Czy zamawiający wymaga by punkt odfekalniania był wyposażony w system płukania zbiorników na fekalia?
- 9) Czy zamawiający wymaga by urządzenia do odfekalniania były wyposażone w układ podciśnieniowego przepompowywania ścieków?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że Wykonawca jest zobligowany do odbioru i wywozu nieczystości z pojazdów Zamawiającego we własnym zakresie i na koszt własny, w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.

Pytanie 59:

W związku z zapisem XVII.3 uprzejmie prosimy o podanie informacji na temat warunków technicznych, jakie musi spełniać punkt tankowania by zamawiający uznał go za spełniający warunki zawarte w postępowaniu. Czy może być on zlokalizowany na torach ogólnodostępnych?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że Wykonawca jest zobligowany do posiadania punktu wyposażenie pojazdów Zamawiającego w paliwo we własnym zakresie i na koszt własny, w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.

Pytania do treści Załącznika nr 5 do SIWZ

Pytanie 60:

W związku z zapisem punkt 7, uprzejmie prosimy o zmianę zapisu „Wykonawca będzie wykorzystywał do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze służby publicznej tabor należący do Zamawiającego. W tym celu Wykonawca będzie zobowiązany do zawarcia umowy dzierżawy stanowiącej załącznik Nr 9 do SIWZ”

na

„Wykonawca będzie wykorzystywał do realizacji kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze służby publicznej tabor należący do Zamawiającego o ile będzie on spełniał wymagania Sytemu Zarządzania Bezpieczeństwem Wykonawcy. W tym celu Wykonawca będzie miał prawo do zawarcia umowy dzierżawy stanowiącej załącznik Nr 9 do SIWZ, pod warunkiem iż Zamawiający, producent lub dostawca taboru oraz oferowany przez niego tabor przejdzie pozytywnie audit dostawcy, przeprowadzony zgodnie z zatwierdzonym przez UTK Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem i zostanie wpisany na listę kwalifikowanych/uznanych dostawców Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytania do treści Załącznika nr 8 do SIWZ

Pytanie 61:

W związku z zapisem § 8.2. uprzejmie prosimy o wyjaśnienie czy w myśl tego zapisu Operator będzie zobowiązany do sprzedaży biletów na każdej stacji kolejowej (zgodnej z definicją zawartą w Dz.U. 2005 nr 172 poz. 1444) na terenie województwa zachodniopomorskiego? Jeśli nie to prosimy o jednoznaczne i precyzyjne określenie wykazu stacji na których Zamawiający wymaga prowadzenia sprzedaży biletów, wraz z podaniem dni tygodnia i godzin otwarcia punktów sprzedaży.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów.

Pytanie 62:

W związku z zapisem § 11.5. uprzejmie prosimy o jednoznaczne określenie i doprecyzowanie pojęcia „niezbędnej rezerwy taborowej” np. poprzez podanie minimalnej liczby pojazdów rezerwowych lub procentu ogólnego stanu taboru. Brak szczegółowych informacji na temat wskaźników niezawodności i dostępności każdej z serii i typu pojazdu kolejowego udostępnianego przez Zamawiającego uniemożliwia prawidłowe oszacowanie kosztu spełnienia niniejszego warunku.

Odpowiedź:

Określenie niezbędnej rezerwy taborowej, w związku z wykorzystywaniem taboru Organizatora oraz taboru Operatora przewozów, Zamawiający pozostawia w gestii Wykonawcy dysponującemu w tym względzie niezbędną wiedzą i doświadczeniem.

Pytanie 63:

W związku z zapisem § 11.6. uprzejmie prosimy o doprecyzowanie sformułowania „zabezpieczenia zaplecza obsługi technicznej”, w tym szczególnie o podanie wymogów jakie musi spełniać zaplecze dla każdego typu i serii udostępnianego przez Zamawiającego taboru.

Odpowiedź:

Określenie wymogów jakim ma odpowiadać zaplecze obsługi technicznej w związku z wykorzystywaniem taboru Organizatora oraz taboru Operatora przewozów, Zamawiający pozostawia w gestii Wykonawcy dysponującemu w tym względzie niezbędną wiedzą i doświadczeniem.

Pytanie 64:

W związku z zapisem § 12.3. uprzejmie prosimy o doprecyzowanie niniejszego parametru np. poprzez podanie minimalnej liczby miejsc siedzących dla każdego pociągu/relacji lub procentu osób stojących w stosunku do liczby miejsc siedzących lub ogółu podróżujących dla każdej relacji lub pociągu. Prosimy także o podanie liczby miejsc siedzących i stojących oraz współczynnika zapelnienia na 1m² dla każdego z typów pojazdów oferowanych przez zamawiającego.

Odpowiedź:

Minimalna wymagana liczba miejsc siedzących w wykorzystywanym do przewozów taborze z napędem elektrycznym – 180. Minimalna wymagana liczba miejsc siedzących w wykorzystywanym do przewozów taborze z napędem spalinowym – 150.

Pytanie 65:

W związku z zapisem § 14.2 uprzejmie prosimy o wykreślenie zapisu „Stawka dopłaty do 1 pociągokilometra uwzględnia kwotę Rozsądnego Zysku Operatora, która wyniesie nie więcej niż 3% Kosztów Realizacji Zadania i nie może być wyższa niż 1 mln zł (słownie: jeden milion złotych 00/100) dla okresu realizacji Umowy” gdyż jest niezgodny z zapisami powyższego rozporządzenia. Zgodnie z zapisem Rozporządzenia 1370/2007 przez „rozsądny zysk należy rozumieć stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla danego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. Utrzymanie powyższego zapisu w mocy spowoduje rażące naruszenie zapisów Rozporządzenia 1370/2007.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisów SIWZ.

Pytania do treści Załącznika nr 11 do SIWZ**Pytanie 66:**

W związku z zapisem § 1.6. uprzejmie prosimy o potwierdzenie iż pojazdy które zamierza udostępnić Zamawiający spełniają wszelkie wymogi w zakresie poruszania się po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Należy nadmienić iż spółka PKP SA nie jest zarządcą infrastruktury kolejowej i jej przepisy wewnętrzne nie obowiązują w spółce PKP PLK.

Odpowiedź:

Wszystkie pojazdy będące własnością Zamawiającego posiadają aktualne Świadectwa dopuszczenia do poruszania się po sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA.

Pytanie 67:

W związku z zapisem § 1.6. uprzejmie prosimy o podanie numerów świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu i dat ich wydania dla każdego typu pojazdów które zamierza udostępnić Zamawiający, oraz podmiotu na który niniejsze świadectwa zostały wydane. Brak tych danych uniemożliwia prawidłowe oszacowanie oferty.

Odpowiedź:

Zgodnie z obowiązującym ustawodawstwem wszelkie Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wystawiane są przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na wniosek producenta pojazdu lub podmiotu wykonującego gruntowną modernizację pojazdu - na typ pojazdu. Nr świadectw zawiera tabela nr 1 (w załączeniu).

Pytanie 68:

Prosimy o wykreślenie zapisów art. § 4 gdyż w zapis ten w sposób rażąco niesprawiedliwy i zupełnie nieuzasadniony przenosi na potencjalnego wykonawcę ryzyko wynikające z ewentualnych nieprawidłowości w budowie i odbiorze pojazdów przez Zamawiającego od producentów lub dostawców tego taboru, mogące skutkować cofnięciem lub nieprzedłużeniem czasowego świadectwa typu pojazdu kolejowego. Zamawiający w toku niniejszego postępowania nie podał żadnych informacji na temat stanu technicznego pojazdów, awaryjności ani jakichkolwiek dokumentów w tym szczególnie dokumentacji systemu utrzymania, warunków technicznych wykonania i odbioru, dokumentacji techniczno-ruchowej, które umożliwiłyby oszacowanie ewentualnego ryzyka a tym samym i kosztów ewentualnego cofnięcia lub nieprzedłużenia wydanego przez UTK świadectwa typu pojazdu

kolejowego. Ryzyko z tego tytułu powinno obciążać Zamawiającego i jego służby, które uczestniczyły w procesie zamawiania i odbioru pojazdów, które zamierza udostępnić Zamawiający. Wykonawca nie może odpowiadać za ewentualne błędy i nieprawidłowości będące udziałem osób uczestniczących w procesie wyboru i odbioru pojazdów od dostawcy, które zamierza udostępnić Zamawiający.

Odpowiedź:

Z Uwagi na fakt, że wszystkie pojazdy Zamawiającego (za wyjątkiem pojazdów ED78 aktualnie ważne do 31.12.2014r, na które producent zobowiązany jest dostarczyć Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu bezterminowo) posiadają bezterminowe Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu – Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę zapisu SIWZ.

Pytanie 69:

W związku z zapisami § 8.2., § 8.3., § 8.4. w celu umożliwienia potencjalnemu wykonawcy oszacowania kosztów eksploatacji i utrzymania pojazdów, jakie zamierza udostępnić Zamawiający wnosimy o udostępnienie szczegółowych informacji na temat stanu technicznego każdego z pojazdów oraz dokumentacji eksploatacyjno-utrzymaniowej na podstawie której byłoby możliwe oszacowanie obecnego stanu technicznego, dat i zakresów przeprowadzonych napraw a tym samym rzeczywistych kosztów utrzymania i eksploatacji pojazdów. Brak udostępnienia stosownej dokumentacji w niniejszym postępowaniu w sposób jednoznaczny wskazuje na naruszenie zasad równego traktowania wykonawców w tym szczególnie art. 29.1 i 29.2. Brak udostępnienia szczegółowych danych na temat stanu technicznego oraz zakresów czynności utrzymaniowych, jakie należy wykonywać przy pojazdach, jakie zamierza udostępnić zamawiający w sposób jednoznaczny preferuje jednego z operatorów, który obecnie realizuje przewozy na terenie województwa i ma dostęp do wszystkich niezbędnych danych do prawidłowego i rzetelnego oszacowania oferty, których pozbawieni są inni potencjalni oferenci. Tym samym działania takie mogą narazić zamawiającego na zarzut stronniczości i być podstawą do unieważnienia postępowania na podstawie artykułu 146.6 oraz 168 w związku z rażącym naruszeniem zapisów art. 29 pzp.

Odpowiedź:

Zamawiający udostępni pojazdy Wykonawcy do dokonania auditu ich bieżącego stanu technicznego oraz wgląd do dokumentacji technicznej, co pozwoli Wykonawcy właściwie oszacować ich koszty utrzymania.

Pytanie 70:

W związku z zapisami § 8.6. uprzejmie prosimy o podanie szczegółowych cykli przeglądowo-naprawczych dla każdego z poziomów utrzymania i typów pojazdów kolejowych, które zamierza udostępnić zamawiający oraz zakresów tych napraw i przeglądów wynikających z Dokumentacji Sytemu Utrzymania.

Odpowiedź:

Szczegółowe dane zawiera tabela nr 1.

Pytanie 71:

W związku rozbieżnością wynikającą z zapisu § 11, w którym to zamawiający wymaga ubezpieczenia OC na kwotę 15 mln zł a zapisem punktu VIII.1.4) wymagającym ubezpieczenia na kwotę 20 mln zł, uprzejmie prosimy o podanie która z kwot jest ważąca.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie 49

Pytanie 72:

W związku z § 11.2. uprzejmie prosimy o podanie:

- 1) wartości początkowej każdego z pojazdów jakie zamierza udostępnić zamawiający,
- 2) wartości każdego pojazdu na dzień 1 listopada 2014 roku jakie zamierza udostępnić zamawiający,
- 3) miesięcznej stawki amortyzacji dla każdego z pojazdów jakie zamierza udostępnić zamawiający,
- 4) wykazu uszkodzeń, awarii, wypadków oraz wysokości strat wynikających z tych zdarzeń dla każdego z pojazdów jakie zamierza udostępnić zamawiający,

5) informacji jaka wartość pojazdu ma być podstawą do ubezpieczenia – wartość księgową na chwilę przejęcia pojazdu czy wartość rezydualną pojazdu? Jeśli wartość rezydualna to wg jakich kryteriów ma być ona ustalona.

Powyższe dane są niezbędne do prawidłowego oszacowania kosztów miesięcznej i rocznej stawki ubezpieczenia przez ubezpieczycieli, stanowiącej kluczowy element oferty.

Odpowiedź:

Wszystkie udostępniane pojazdy szynowe stanowiące własność Zamawiającego posiadają ważną do 31.12.2016 r. polisę casco, opłacaną ze środków Zamawiającego.

Pytanie 73:

W związku z § 9.2. uprzejmie prosimy o wyjaśnienie czy wykonawca, który nie podlega ustawie prawo o zamówieniach publicznych jest zobligowany do prowadzenia postępowania na wykonanie usług wymaganych przez § 9

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pytanie 48

Pytanie 74

W związku z § 9.2. uprzejmie prosimy o wyjaśnienie czy Operator który we własnym zakresie jest w stanie przeprowadzić utrzymanie na poziomie P3, P4, P5 jest także zobligowany do realizacji niniejszego punktu?

Odpowiedź:

Zamawiający jednoznacznie określił obowiązki Wykonawcy w zakresie wykonywania utrzymania pojazdów szynowych.

Pytanie 75:

W związku z zapisami § 9, w kontekście orzeczenia Krajowej Izby Odwoławczej nr KIO 3010/13 z dnia 7 stycznia 2014 roku, prosimy o pisemne oświadczenie iż Zamawiający dysponuje pełnymi lub zakresem prawami autorskimi do swobodnego dysponowania dokumentacją niezbędną do prawidłowego przeprowadzenia otwartego przetargu i pełnego opisu przedmiotu zamówienia zgodnie z wymaganiami art. 29 pzp w tym szczególnie prawo do swobodnej zamieszczania i udostępniania na stronach internetowych postępowania przetargowego Dokumentacji Techniczno-Ruchowej, Dokumentacji Sytemu Utrzymania, Warunków Technicznych Wykonania i Odbioru dla każdego z typów pojazdów jaki zamierza udostępnić zamawiający, lub pisemną zgodę producenta każdego z typów pojazdu do swobodnego wykorzystania dokumentacji przez każdy podmiot zainteresowany złożeniem oferty przez podmiot startujący w postępowaniu na naprawę lub utrzymanie pojazdów. W przypadku braku posiadania takich praw przez Zamawiającego prosimy o wykreślenie § 9, z powodu niemożności przeprowadzenia zgodnie z prawem otwartego przetargu z winy uchybień prawnych powstałych z winy Zamawiającego.

Odpowiedź:

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa dokumentacja nosi znamiona utworu podlegającego ochronie prawnoautorskiej, Zamawiający może ją jedynie udostępnić do wglądu. Może się to odbyć po wcześniejszym uzgodnieniu z obecnym użytkownikiem pojazdów, aby nie zakłócić ich bieżącej eksploatacji. Zamawiający zwraca jednakże uwagę, że zgodnie z §17 ust 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2005r. Nr. 212 poz. 1771 ze zm.) to Wykonawca (przewoźnik kolejowy) występuje do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o zatwierdzenie dokumentacji

Systemu utrzymania pojazdów kolejowych, dołączając do tego wniosku oświadczenie o zgodności tej dokumentacji z wymaganiami określonymi w dokumentacji technicznej pojazdów kolejowych oraz w odpowiednich przepisach. Zamawiający podał w Tabeli 1 stanowiącej załącznik do niniejszych odpowiedzi informacje na temat typów i producentów udostępnianych pojazdów, z którymi Wykonawca może uzgodnić warunki opracowania własnej dokumentacji systemu utrzymania dla pojazdu danego typu.

Pytania do treści Załącznika nr 6 do Umowy

Pytanie 76:

W związku z oceną czystości zawartą w formularzu z kontroli w zakresie „brudno, 1, 2, 3, 4, 5, czysto” bardzo prosimy o podanie szczegółowego opisu klasyfikacji i punktacji czystości, jakie warunki muszą być spełnione/niespełnione dla każdego z zakresu punktacji w skali „brudno, 1, 2, 3, 4, 5, czysto”. Brak jednoznacznych kryteriów może być powodem dużej uznaniowości Zamawiającego w określeniu stopnia czystości a tym samym skutkować trudnymi do oszacowania stratami po stronie Operatora. Zapisy te wyczerpują treść art. 29 pzp o obowiązku określenia przez Zamawiającego jednoznacznego i wyczerpującego opisu przedmiotu zamówienia.

Odpowiedź:

Przyznanie klasyfikacji polega na zewnętrznej i wewnętrznej ocenie czystości taboru, w tym zapewnienia odpowiedniego poziomu higieny w kabinach WC poprzez wyłożenie w odpowiednich ilościach środków higieniczno - sanitarnych (papieru toaletowego, ręczników papierowych, środków zapachowych, mydła w kostkach lub napełnienie dozowników mydłem w płynie). Ocena od 1 do 5 odwzorowuje stopień spełnienia ww. warunków utrzymania poziomu higieny i czystości taboru.

Pytania do treści Załącznika nr 4 do Umowy**Pytanie 77:**

W związku z wymogiem podania kosztów obsługi pociągu maszynisty i drużyny konduktorskiej (kolumna AK-AL. i AM-AN), uprzejmie prosimy o podanie, jakie koszty poza kosztem wynagrodzenia należy zaliczyć w poczet tej pozycji? Czy mają się tam też znaleźć np.: koszty szkoleń, wyposażenia, ubioru służbowego, badań lekarskich, instruktorów, kontrolerów etc?

Odpowiedź:

Decyzja w zakresie kwalifikacji kosztów i ich składowych do poszczególnych kolumn raportów informacyjnych i rozliczeniowych pozostaje w decyzji Wykonawcy. Zamawiający oczekuje, że będą one prowadzone wg stałych i przejrzystych zasad w całym okresie realizacji umowy.

Pytanie 78:

W związku z wymogiem podania kosztów naprawy taboru (kolumna AW-AX) i kosztów działalności eksploatacyjnej (kolumna Ay-AZ) uprzejmie prosimy o podanie, które z kosztów napraw i przeglądów z zakresu poziomu pierwszego, drugiego, trzeciego, czwartego, piątego (P1, P2, P3, P4, P4) a także mycia, sprzątania, tankowania, odfekalniania, usuwania grfitu, uzupełniania płynów eksploatacyjnych, przejazdów technicznych, reprofilacji zestawów kołowych, wynajmu i utrzymania zapleczy techniczny wraz mediami i personelem itp. należy zaliczyć do kosztów działalności eksploatacyjnej a które do kosztów naprawy taboru i w jakich proporcjach – np. w zakresie kosztów hali i personelu przeglądowo-naprawczego

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pyt 77.

Pytanie 79:

Prosimy o wyjaśnienie znaczenia i podanie rodzajów kosztów wchodzących w skład pojęcia kosztów „pociągów służbowych (do handlowych)” zawartych w kolumnie BC-BD.

Odpowiedź:

Dojazd/powrót pociągu do/ze stacji początkowej/końcowej z/do punktu obsługi i utrzymania.

Pytanie 80:

Prosimy o wyjaśnienie znaczenia i podanie rodzajów kosztów wchodzących w skład pojęcia kosztów „koszty zarządu” zawartych w kolumnie BE-BF.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pyt 77.

Pytanie 81:

Prosimy o wyjaśnienie znaczenia i podanie rodzajów kosztów wchodzących w skład pojęcia kosztów „pozostałe koszty” zawartych w kolumnie BG-BH.

Odpowiedź:

Patrz odpowiedź na pyt 77.

Pytanie 82:

Ponadto w celu rzetelnego oszacowania kosztów utrzymania pojazdów wymienionych w załączniku nr 1 do załącznika nr 11 do SIWZ, w związku z zapisami § 8 mającymi istotny wpływ na wysokość kosztów operacyjnych przewoźnika a tym samym na końcową wysokość oceny zaoferowanej w niniejszym postępowaniu, jak również wymagania Sytemu Zrządzania Bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego, oraz szacowanie ryzyka operacyjnego i związane z nim koszty, prosimy o udostępnienie pozostałych informacji o planowanych do udostępnienia pojazdach szynowych w tym szczególnie:

1) kopi świadectw sprawności technicznej udostępnianych pojazdów lub dat końca ważności świadectw udostępnianych przez zamawiającego,

Odpowiedź:

Informacje zostały zawarte w tabeli nr 1.

2) wymiarów konstrukcyjnych, granicznych i aktualnych zestawów kołowych (dla każdego zestawu) w każdym pojeździe udostępnianym przez zamawiającego oraz liczby wykonanych oraz możliwych do wykonania zgodnie z DSU reprofilacji każdego z zestawów kołowych zabudowanych w planowanych do udostępnienia pojazdach,

Odpowiedź:

Zamawiający nie posiada bieżących informacji o aktualnych wymiarach zestawów kołowych. W trakcie deklarowanego przez Wykonawcę auditu pojazdów będących własnością Zamawiającego (termin do uzgodnienia) wymiary konstrukcyjne i graniczne (zawarte w DSU) i aktualne (karty pomiarów parametrów zestawu kołowego pojazdu w eksploatacji) zostaną udostępnione przez obecnego użytkownika pojazdów.

3) zestawienia dat i przebiegów oraz podmiotów dokonujących utrzymania na poziomie P2, P3, P4, P5 dla każdego pojazdu udostępnianego przez zamawiającego liczonych od ostatniego poziomu utrzymania P5,

Odpowiedź:

Żaden z pojazdów udostępnianych przez Zamawiającego nie przeszedł i nie przejdzie w okresie funkcjonowania Umowy naprawy rewizyjnej poziomu P5.

4) wykazu usterek i napraw wykonanych w każdym pojeździe udostępnianym przez zamawiającego od ostatniego poziomu utrzymania P5,

Odpowiedź:

Naprawy pojazdów wykonywane są przez Użytkownika taboru i odnotowywane w książkach pojazdów, Zamawiający nie prowadzi szczegółowego rejestru wykonywanych napraw. W trakcie planowanego przez potencjalnego Wykonawcę auditu, będzie możliwe ich szczegółowe zweryfikowanie.

5) Dokumentacji Sytemu Utrzymania dla każdego typu/serii pojazdu kolejowego udostępnianego przez zamawiającego,

7) wszelkich instrukcji, regulaminów jakie są wymagane przy utrzymaniu czystości w pojazdach udostępnianych przez zamawiającego wraz z listą środków dopuszczonych do stosowania w procesie utrzymania czystości,

Odpowiedź: na pytanie 82.5 i 82.7

Z uwagi na fakt, iż przedmiotowa dokumentacja nosi znamiona utworu podlegającego ochronie prawnoautorskiej, Zamawiający może ją jedynie udostępnić do wglądu. Może się to odbyć po wcześniejszym uzgodnieniu z obecnym użytkownikiem pojazdów, aby nie zakłócić ich bieżącej eksploatacji. Zamawiający zwraca jednakże uwagę, że zgodnie z §17 ust 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2005r. Nr. 212 poz. 1771 ze zm.) to Wykonawca (przewoźnik kolejowy) występuje do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych, dołączając do tego wniosku oświadczenie o zgodności tej dokumentacji z wymaganiami określonymi w dokumentacji technicznej pojazdów kolejowych oraz w odpowiednich przepisach. Zamawiający podał w SIWZ informacje na temat typów i producentów udostępnianych pojazdów, z którymi Wykonawca może uzgodnić warunki opracowania własnej dokumentacji systemu utrzymania

dla pojazdu danego typu.

6) wszystkich instrukcji obsługi pojazdów udostępnianych przez zamawiającego jakie są wymagane w procesie szkolenia i autoryzacji personelu wykonawcy w tym szczególnie maszynistów, kierowników pociągu, personelu utrzymania technicznego,

Odpowiedź:

Formalne przekazanie dostępnej dokumentacji nastąpi niezwłocznie po zawarciu umowy z wybranym Wykonawcą.

8) kopii świadectw dopuszczenia typu dla każdego pojazdu lub typu udostępnianego przez Zamawiającego oraz informacji na kogo są wystawione,

Odpowiedź:

zawarta w punkcie 67.

9) wskaźników niezawodności dla udostępnianych pojazdów za okres ich liczenia przez udostępniającego,

Odpowiedź:

Zamawiający nie jest przewoźnikiem kolejowym i nie prowadzi szczegółowych statystyk dotyczących wskaźników niezawodności.

10) informacji czy udostępniany tabor podlega monitoringowi jakichkolwiek wskaźników eksploatacyjnych, a jeśli tak to jakie pojazdy, w jakim okresie i w jaki sposób należy je rejestrować przez operatora i raportować,

Odpowiedź:

Warunki korzystania z pojazdów określone są w projektach umów załączonych do SIWZ.

11) daty w której kończy się okres gwarancyjny dla pojazdów lub ich kluczowych podzespołów dla każdego pojazdu,

Odpowiedź:

Odpowiedź została zawarta w załączonej tabeli nr 1

12) informacji o zasadach utrzymania pojazdów na gwarancji w tym szczególnie jaki podmiot zajmuje się utrzymaniem oraz czy jest ustalone stałe miejsce/punkt dokonywania czynności utrzymaniowych, jeśli tak to gdzie, na jakich zasadach i kto ponosi koszty dojazdu od tego punktu oraz jego wynajmu?

Odpowiedź:

Organizacja systemu utrzymania pojazdów będących w okresie gwarancyjnym należy do zadań Wykonawcy w uzgodnieniu z producentem pojazdu objętego gwarancją. Koszty materiałów i płynów eksploatacyjnych ponosi Wykonawca.

13) czy i w jakich godzinach są wykonywane przeglądy P1, P2, P3, P4, P5 pojazdów będących na gwarancji i objętych okresem utrzymania przez dostawcę? Jakich pojazdów i w jakim okresie to dotyczy?

Odpowiedź: Organizacja systemu utrzymania pojazdów należy do zadań Wykonawcy.

14) danych o przewidywanej dacie, godzinie i miejscu przekazania pojazdów operatorowi realizującemu zadania określone w w/w przetargu,

16) wzoru protokołu zdawczo-odbiorczego na podstawie którego nastąpi przekazanie pojazdu operatorowi,

Odpowiedź: na pytanie 82.14 i 82.16.

Formalne przekazanie taboru może nastąpić po zawarciu umowy z wybranym Wykonawcą. Zamawiający nie narzuca formy protokołu zdawczo-odbiorczego.

15) danych na temat przewidywanego stanu technicznego pojazdów w dniu przekazania (przewidywanego przebiegu i dat wykonania napraw P2, P3, P4, P5 przed przekazaniem pojazdów),

Odpowiedź:

W załączonej tabeli nr 1 Zamawiający podał szczegółowe dane dotyczące okresów międzyprzegładowych, zaplanowanie sposobu wykorzystania wydierżawionego taboru w okresie trwania Umowy należy do Wykonawcy i stąd kierowanie pojazdów do kolejnych napraw nie jest zależne od Zamawiającego.

17) daty i formy przekazania szczegółowej dokumentacji eksploatacyjnej będącej w dyspozycji Zamawiającego lub podmiotu obecnie użytkującego pojazdy, a rejestrującej wszelkie naprawy, uszkodzenia i wymiany części w pojazdach,

Odpowiedź:

Formalne przekazanie dostępnej dokumentacji powinno nastąpić niezwłocznie po zawarciu umowy z wybranym Wykonawcą.

18) wskazanie daty i miejsca przed dniem złożenia oferty, gdzie można przeprowadzić audyt stanu technicznego oferowanych do użyczenia pojazdów,

22) podanie dat w których można przed złożeniem oferty przeprowadzić audit dostawcy (Zamawiającego), oraz podmioty odpowiedzialne z utrzymanie pojazdów oferowanych przez Zamawiającego w celu weryfikacji które z nich mogą być włączone do floty przewoźnika zgodnie z wymaganiami Sytemu Zarządzania Bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego zatwierdzonego przez Urząd Transportu Kolejowego,

23) podanie dat i miejsca w których przed złożeniem oferty będzie możliwe zapoznanie się ze stanem technicznym wszystkich pojazdów oferowanych do udostępniania w niniejszym postępowaniu i wykonanie niezbędnych auditów,

Odpowiedź: na pytanie 82.18; 82.22 i 82.23.

Może się to odbyć w dowolnym dniu, po wcześniejszym uzgodnieniu z obecnym użytkownikiem pojazdów, aby nie zakłócić bieżącej eksploatacji.

19) szczegółowego układu siedzeń i liczby miejsc siedzących i stojących dla każdego z pojazdów przeznaczonych do udostępnienia wykonawcy,

Odpowiedź:

Pojazdy będące w eksploatacji są ogólnodostępne. Szczegółowa weryfikacja układu przestrzennego może się odbyć po wcześniejszym uzgodnieniu z obecnym użytkownikiem pojazdów, aby nie zakłócić bieżącej eksploatacji pojazdów. Do przygotowania oferty wystarczające są informacje przedstawione w SIWZ, w tym wizje lokalne jakie Wykonawcy mają możliwość przeprowadzić.

20) kosztu wynajmu pojazdu każdej z serii udostępnianych przez zamawiającego pojazdów w celu przeprowadzenia autoryzacji personelu wykonawcy wymaganej przepisami kolejowymi, oraz daty od kiedy tego typu szkolenia i autoryzacje personelu można będzie prowadzić przed uruchomieniem przewozów, w oparciu o tabor wynajęty od użyczającego,

Odpowiedź:

Zamawiający w § 5 Umowy podał Wykonawcom miesięczne koszty wynajmu każdego z typów udostępnianych w jej ramach pojazdów. Szkolenia maszynistów mogą odbyć się na koszt (dostęp do torów, paliwo) przyszłego Wykonawcy, po wcześniejszym uzgodnieniu z obecnym użytkownikiem pojazdów, aby nie zakłócić bieżącej eksploatacji

21) podanie typów urządzeń informatycznych stosowanych na pojazdach w zakresie Systemów Informacji Pasażerskiej (wyświetlacze, rejestratory, urządzenia lokalizacji, etc), w tym szczególnie ich Dokumentacje Techniczno Ruchowe oraz instrukcje obsługi i szczegółowe wymogi w zakresie utrzymania mogące mieć wpływ na koszty ich utrzymania i serwisowania,

Odpowiedź:

Zamawiający, z uwagi na fakt iż przedmiotowa dokumentacja nosi znamiona utworu podlegającego ochronie prawno autorskiej, może ją jedynie udostępnić do wglądu. Może się to odbyć po wcześniejszym uzgodnieniu z obecnym użytkownikiem pojazdów, aby nie zakłócić bieżącej eksploatacji.

24) podanie daty i miejsca w których przed złożeniem oferty będzie możliwe zapoznanie się z zapisami w dokumentacji eksploatacyjno-utrzymaniowej i dokonania kopii zapisów celem

prawidłowego oszacowania niezbędnych nakładów niezbędnych do prawidłowego oszacowania oferty,

Odpowiedź:

Zamawiający nie narzuca sztywno dat. Na prośbę ewentualnego Wykonawcy materiały te zostaną udostępnione w siedzibach dotychczasowego Użytkownika pojazdów z zastrzeżeniem, że nie zakłócić bieżącej eksploatacji.

Pytanie 83:

w związku z brakiem dużej ilości niezbędnych danych do prawidłowego oszacowania oferty i złożenia poprawnie skalkulowanej oferty a także konieczność przeprowadzenia auditu u zamawiającego oraz konieczność zapoznania się z dokumentacją eksploatacyjną, uprzejmie prosimy o wydłużenie możliwości składania oferty co najmniej o 21 dni od dni (15 dni roboczych) od dnia udzielania odpowiedzi na powyższe pytania.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienia termin składania ofert na dzień 26 listopada 2014 r.

Powyższe wyjaśnienia zmieniają treść SIWZ i stają się jej częścią wiążącą dla Wykonawców. Wykonawcy są zobowiązani uwzględnić powyższe zmiany podczas sporządzania ofert, w tym także podczas wypełniania załączników i druków.

Mając powyższe na uwadze, Zamawiający zmienia termin składania i otwarcia ofert. Oferty należy składać w terminie do dnia **26 listopada 2014 r.** do godziny **11:00** budynku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, ul. Piłsudskiego 40 – 42, 70 – 421 Szczecin (pokój nr 343).

Otwarcie ofert jest jawne i nastąpi tego samego dnia (**26 listopada 2014 r.**) o godzinie **11:30** w pok. 308 w budynku Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego, ul. Piłsudskiego 40 – 42, 70 – 421 Szczecin.

z up. ZARZĄDU WOJEWÓDZTWA



Przemysław Włosek

Sekretarz Województwa

Kierownik Zamawiającego

Załączniki:

- 1) Tabela 1.
- 2) Załącznik Nr 1 do SIWZ Oferta Cenowa
- 3) Załączniki nr 1 do Umów – Rozkłady Jazdy Pociągów
- 4) Ogłoszenie o zmianie ogłoszenia.

Proszę o zwrotne potwierdzenie otrzymania niniejszego pisma na nr faksu: 091 4467185
Potwierdzam otrzymanie stron pisma w dniu 2014 r. o godz.

.....
podpis osoby przyjmującej korespondencję oraz pieczętka firmy