



Ostrów Wielkopolski, dnia 20.02.2018r.

## *Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim*

Postępowanie o udzielenie zamówienia sektorowego prowadzone w trybie przetargu nieograniczonego o wartości przekraczającej wyrażoną w złotych równowartość kwoty 418 000 euro na podstawie przepisów art. 39-46 w związku z art. 132 ust. 1 pkt 6 i art. 133 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2017 poz. 1579 z późn. zm.) zwanej dalej „Pzp”.

Przedmiot zamówienia:

*„Dostawa 6 sztuk fabrycznie nowych autobusów miejskich niskopodłogowych z napędem elektrycznym wraz z dedykowanym systemem ładowania baterii trakcyjnych dla Miejskiego Zakładu Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim”*

Znak sprawy: MZK/AE/2018

## WYJAŚNIENIA ZAMAWIAJĄCEGO WRAZ ZE ZMIANĄ TREŚCI SIWZ

### I. WYJAŚNIENIA, MODYFIKACJA TREŚCI SIWZ

Miejski Zakład Komunikacji S.A. w Ostrowie Wielkopolskim w oparciu o art. 38 ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. – Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. 2017 poz. 1579 z późn. zm.) nawiązując do zapytań dotyczących zapisów „Specyfikacji istotnych warunków zamówienia” (SIWZ), znak sprawy: MZK/AE/2018, uprzejmie wyjaśnia:

#### I. Wnioski dotyczące OPISU KRYTERIÓW I SPOSOBY OCENY OFERT – ocena techniczno- eksploatacyjna - Pkt 16.2, lit. b)

##### 1. T1.

##### Uzasadnienie zmian:

Jest uzasadnionym, przyjętym rozwiązaniem w produkcji pojazdów na świecie, iż wybór technologii budowy pojazdu powinien być pozostawiony Wykonawcy, który daje na swoją technologię odpowiednie okresy gwarancji. VBC jako wiodący dostawca autobusów na świecie w swoich produktach stosuje technologie, których skuteczność została potwierdzona w okresie wieloletniej eksploatacji pojazdów w różnych warunkach użytkowania. Dla produktów VBC nie jest możliwe zagwarantowanie wymaganych przez Zamawiającego okresów dostawy z uwzględnieniem narzuconych przez niego sposobów budowy pojazdów. Zmiany konstrukcji wymagają wieloletnich badań i doświadczeń w warunkach rzeczywistych. Taki sposób oceny ofert, według powszechnie obowiązującej na rynku wiedzy, bez uzasadnienia ogranicza krąg wykonawców, którzy mogliby zrealizować przedmiot zamówienia na najwyższym światowym poziomie. Ponadto Zamawiający nie przewidział możliwości, a wręcz konieczności wykonania przez oferentów konstrukcji podwozia i nadwozia z różnych materiałów (np. wykonanie podwozia z aluminium jest niemożliwe z powodu właściwości fizycznych tego materiału, natomiast jest ono bardzo dobrym materiałem do zabudowy konstrukcji nadwozia).



Jak bowiem ocenić np konstrukcję nadwozia wykonaną z aluminium, przy jednoczesnym wykorzystaniu stali zabezpieczonej antykorozyjnie w podwoziu ?

Nie przyznanie punktów byłoby krzywdzące dla oferenta, który zastosował jednak w części konstrukcji, która na to pozwala, materiał najwyżej oceniany przez Zamawiającego, a w części konstrukcji, której z aluminium zrobić się nie da- inny materiał, który akurat Zamawiający oceania niżej.

#### Wniosek nr 1

W związku z powyższym - wnosimy o zmianę i wykreślenie rzeczowego kryterium, względnie- zrównanie punktacji za zastosowanie konstrukcji ze stali odpornej na korozję, aluminium, stali zabezpieczonej antykorozyjnie metodą KTL z innymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi - np. zastosowaniem stali konstrukcyjnej zabezpieczonej antykorozyjnie metodą malowania lub innymi rozwiązaniami, gwarantującymi co najmniej 10 lat bezawaryjnej eksploatacji autobusu.

Zamawiający w pkt 3.11 SIWZ wymaga minimalnego okresu gwarancji na szkielet podwozia i nadwozia - 10 lat.

Tym bardziej nie ma zatem żadnych podstaw do dawania tak dużych preferencji wyłącznie wąskiej grupie wybranych technologii zabezpieczenia antykorozyjnego, skoro każdy wykonawca, niezależnie od stosowanej przez niego technologii zabezpieczenia, musi potwierdzić Zamawiającemu gwarancję trwałości autobusu przez min. 10 lat.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający nie ogranicza możliwości złożenia przez potencjalnych wykonawców oferty obejmującej autobusy z różnymi rozwiązaniami w zakresie konstrukcji podwozia / nadwozia, dopuszczając zastosowanie różnych rodzajów zabezpieczeń antykorozyjnych czy materiałów elementów konstrukcyjnych, a jedynie preferuje rozwiązanie korzystniejsze dla Zamawiającego z punktu widzenia wieloletniej eksploatacji autobusów w szczególności po upływie obowiązywania gwarancji.

W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ.

2. T3. Wysokość od podłoża (bez załączonego układu przyklęku) na progu (stopniu) wejścia

#### **Uzasadnienie zmiany:**

Promowanie tak niewielkich, wręcz niewidocznych gołym okiem różnic w wysokości wejść nie ma żadnego uzasadnienia jakościowego, którym powinien się kierować Zamawiający w formułowaniu kryteriów oceny techniczno- eksploatacyjnej pojazdu. Dla przykładu - nie przyznanie punktów w ww. kryterium ofercie pojazdu o zadeklarowanej wysokości 322 mm we wszystkich 3 wejściach byłoby wyjątkowo krzywdzące dla tego wykonawcy. Pasażer, wsiadając do autobusu, z całą pewnością nie zauważy różnicy 2 mm w wysokości wejścia. Co więcej, zweryfikowanie, czy wysokość wszystkich wejść wynosi 320 mm czy też 321 czy 322 mm, jest technicznie niemożliwe w warunkach rzeczywistych. Nie może być zatem obiektywnie ocenione.



### Wniosek nr 2:

Wnosimy o wykreślenie ww. kryterium, jako nie wnoszącego waloru jakościowego dla Zamawiającego, a jedynie promującego wąski krąg dostawców (dostawcę) w sposób nieuzasadniony.

### Odpowiedź Zamawiającego:

Zgodnie z Załącznikiem nr 1 do SIWZ, rozdz. 14 pkt 1 lit d) Zamawiający określił górną wartość wysokości podwozia, tj. 340 mm, jednak ze względów użytkowych preferuje wysokość w przedziale 300-320 mm. Zamawiający nie wyklucza jednak możliwości złożenia oferty na autobus o wysokości podwozia w przedziale pow. 320 mm do 340 mm.

W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ.

3. T7. *Spełnienie wymogów homologacji w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (Regulamin nr 66-01 EKG ONZ) lub nowszego*

### Uzasadnienie zmian:

Regulamin nr 66-01 EKG (ONZ) w zakresie wytrzymałości dużych pojazdów nie jest wymogiem obligatoryjnym dla autobusów miejskich. Wynika to faktu, iż autobus miejski, poruszając się w ruchu miejskim po, ze średnią prędkością ok. 18-25 km/h, nie jest narażony na wypadki, powodujące pęknięcie bądź zniszczenie jego konstrukcji nośnej (np. upadek z wysokiej skarpy, zderzenie z innym pojazdem przy dużej prędkości itp.) Ww. zdarzenia nie mają w zasadzie miejsca w ruchu miejskim - stąd też zastosowane kryterium nie wnosi żadnych walorów jakościowych, korzystnych dla Zamawiającego - z tego względu jest bezprzedmiotowe w kontekście celu wprowadzenia kryteriów pozacenowych.

### Wniosek nr 3

Z uwagi na uzasadnienie powyżej wnosimy o wykreślenie tego kryterium, gdyż zastosowanie ww. regulaminu jest zupełnie bezzasadne w pojazdach komunikacji miejskiej i nie posiada uzasadnienia jakościowego, z kolei właśnie ta jakość powinna być podstawą doboru kryteriów oceny ofert.

### Odpowiedź Zamawiającego:

Z uwagi na fakt, iż Zamawiający w ramach porozumień międzygminnych realizuje około 50% przejechanych rocznie kilometrów poza granicami miasta, preferowanie przez Zamawiającego wymogów homologacji w zakresie wytrzymałości dużych pojazdów określone w kryterium T7 jest zasadne.

Wobec powyższego Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ

## II. Wnioski dotyczące Załącznika nr1 SIWZ- szczegółowy opis przedmiotu zamówienia

### 1. Pkt 1 lit. a) i b)

### Uzasadnienie zmiany:

W obecnym porządku prawnym podstawą do otrzymania świadectwa homologacji typu pojazdu jest jego zgodność z wymaganiami Regulaminu nr 107 EKG ONZ.



Jest to aktualny akt prawny nadrzędny nad innymi aktami normatywnymi, w tym nad normą PN-S-47010:1999.

#### Wniosek nr 4:

Wnosimy o traktowanie przez Zamawiającego warunków, określonych w Regulaminie nr 107 EKG OZN jako nadrzędnych nad normą PN-S-47010:1999 i potwierdzenie, że w przypadku różnic pomiędzy wymaganiami tych 2 aktów prawnych – jako wiążące Zamawiający będzie traktował zapisy Regulaminu nr 107.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza, iż w przypadku rozbieżności w postanowieniach o których mowa w regulacjach prawnych wskazanych w Załączniku nr 1 do SIWZ rozdz. 1 pkt. 1 lit. a) i b) za wiążące uznaje się zapisy Regulaminu nr 107 EKG ONZ.

### 2. Pkt 11 ppkt 4

#### Uzasadnienie zmiany

Podpisany w 2015 r. przez wiodących producentów autobusów elektrycznych protokół OPP Charge pozwala na instalację pantografów opuszczanych z ładowarki na autobus.

Wszystkie części ruchome oraz pantograf są umieszczone w stacji ładowania. Ładowanie odbywa się automatycznie, gdy autobus podjedzie w ustalone miejsce pod pantograf. Pasażerowie mogą w tym czasie wsiadać i opuszczać autobus. Kierowca może w każdym momencie przerwać ładowanie, jeśli musi odjechać z przystanku.

Elastyczność ww. rozwiązania stanowi dla miasta korzyść w postaci: łatwej rozbudowy systemu o kolejne punkty ładowania (również dla pojazdów innych niż autobusy), budowy infrastruktury „otwartej”, z której korzystać mogą autobusy różnych producentów, co zwiększy z pewnością konkurencyjność ofert.

Z kolei brak konieczności montowania pantografów na każdym autobusie stanowi istotną oszczędność finansową dla Zamawiającego, jak również obniżenie masy własnej autobusów o masę pantografów.

#### Wniosek nr 5:

Wnosimy o równe traktowanie przez Zamawiającego rozwiązania z zastosowaniem systemu ładowania baterii trakcyjnych w protokole otwartym OPP Charge, w którym pantograf jest integralną częścią ładowarki i nie występuje konieczność montowania go na każdym dostarczonym autobusie.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający informuje, iż w związku z planowaną przez Miasto Ostrów Wielkopolski budową „Centrum Przesiadkowego” przewidziane są rozwiązania dotyczące sposobu ładowania autobusów elektrycznych poprzez system ładowania energii elektrycznej o parametrach określonych przez Zamawiającego w Załączniku nr 1 do SIWZ rozdz.11.

Zamawiający jako podmiot wewnętrzny Miasta Ostrów Wielkopolski będzie zobligowany na mocy planu transportowego do obsługi przedmiotowego „Centrum Przesiadkowego”. Mając na uwadze planowaną przez Miasto Ostrów Wielkopolski infrastrukturę, z przyczyn o charakterze ekonomicznym jak i technicznym Zamawiający wymaga zastosowania w oferowanych autobusach rozwiązania kompatybilnego.

W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ.

### 3. Pkt 13, ppkt 2 oraz pkt 17, ppkt 1



#### Wniosek nr 6:

Wnosimy o równoważne traktowanie rozwiązania z szybą czołową nie dzieloną w pionie na pół (tzw. panoramiczną)

Sformułowanie przez Zamawiającego bezwzględne wymagania od oferentów szyby dzielonej w pionie w sposób nieuzasadniony ogranicza ilość wykonawców. Eliminuje wielu wykonawców (w tym tych, którzy oferują produkty najwyższej światowej klasy), którzy ze względów konstrukcyjnych zdecydowali się zastosować szybę jednoczęściową.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Według Zamawiającego stosowanie w autobusach komunikacji miejskiej szyb przednich tzw. panoramicznych (nie dzielonych w pionie) nie ma uzasadnienia ekonomicznego.

Zamawiający informuje, iż nie realizuje wyłącznie zadań komunikacji miejskiej, ale również realizuje zadania na liniach podmiejskich z tego względu szyby przednie w autobusach ulegają częstym uszkodzeniom, powodując tym samym znaczny wzrost kosztów eksploatacyjnych autobusów przede wszystkim w przypadku konieczności wymiany szyb panoramicznych.

W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ.

#### 4. Pkt 14, ppt 1, lit.e)

##### Uzasadnienie zmiany:

Pkt 7.7.5 Regulaminu nr 107 EKG ONZ precyzuje, że minimalna szerokość przejścia między nadkolami w autobusie klasy I powinna wynosić 450 mm.

Bezwzględne wymaganie przez Zamawiającego szerokości min. 550 mm w sposób znaczący ogranicza krąg potencjalnych wykonawców, którzy mogliby się ubiegać o zamówienie, i których pojazdy spełniają wymagania obowiązującego prawa w tym zakresie.

#### Wniosek nr 7:

Wnosimy o dopuszczenie szerokości przejścia pomiędzy nadkolami osi tylnej mierzonej 100 mm nad podłogą w najwęższym miejscu zgodnie z Regulaminem 107 EKG ONZ.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający modyfikuje zapisy Załącznika nr 1 do SIWZ w taki sposób, że rozdz. 14 Przedział Pasażerski pkt. 1 lit. e) otrzymuje nowe brzmienie:

„szerokość przejścia pomiędzy nadkolami osi przedniej i tylnej zgodnie z Regulaminem nr 107 EKG ONZ”

#### 5. Pkt 17, ppkt 7

#### Wniosek nr 8:

Wnosimy o rezygnację przez Zamawiającego z wymogu: *Minimum 1 uchylny wywietrznik dachowy sterowany elektrycznie:*

W autobusie elektrycznym, ze względu na umieszczenie na dachu wielu urządzeń (system ładowania, baterie, klimatyzacja itp) nie jest możliwe umieszczenie takiego wywietrznika.

Ponadto Zamawiający wymaga układu klimatyzacji pojazdu oraz okien otwieranych, co przy wspomaganiu wydają wentylacją wymuszoną w stopniu wystarczającym zapewnia komfort pasażerom oraz wymianę powietrza na odpowiednim poziomie.



### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający w związku z doświadczeniem w zakresie użytkowania autobusów miejskich podtrzymuje zapis SIWZ. Z uwagi na charakter autobusów elektrycznych (umieszczenie na dachu wielu urządzeń), Zamawiający umożliwił jednak zaoferowanie autobusu tylko z jednym uchylnym wywietrznikiem dachowym, zamiast standardowo stosowanych w innych autobusach dwóch wywietrzników.

### 6. Pkt 18, ppkt 3

#### Wniosek nr 9:

Wnosimy o równe traktowanie rozwiązania z ogrzewaniem wodno- elektrycznym, wspomaganym urządzeniem grzewczym zasilanym paliwem, z pompą obiegową o wydatku zapewniającym właściwą cyrkulację płynu chłodniczego, bez bojlera.

Układ został z powodzeniem sprawdzony w autobusach elektrycznych w warunkach atmosferycznych bardziej surowych, niż warunki panujące w Polsce.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający zwraca uwagę na fakt, iż zakup autobusów elektrycznych realizowany jest w ramach unijnego projektu, którego celem jest ograniczenie emisji substancji szkodliwych do atmosfery. Zdaniem Zamawiającego zastosowanie w autobusach elektrycznych ogrzewania realizowanego tylko poprzez urządzenie grzewcze zasilane paliwem byłoby niezgodne z założoną strategią.

Wobec powyższego mając na uwadze aspekty ekologiczne Zamawiający podtrzymuje zapis SIWZ.

### 7. Pkt 18, ppkt 5

#### Wniosek nr 10:

Wnosimy o dopuszczenie przewodów układu grzewczego częściowo bez termoizolacji, gdzie brak otuliny izolacyjnej jest niepotrzebny, a wręcz jego brak jest celowym rozwiązaniem konstrukcyjnym.

#### Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający dopuszcza zastosowanie przewodów układu grzewczego bez termoizolacji, jednak wyłącznie w miejscach gdzie brak termoizolacji jest celowym rozwiązaniem konstrukcyjnym.

## II. DODATKOWE INFORMACJE

Zmiany są wiążące dla Wykonawców, za zapoznanie się z całością udostępnionych dokumentów odpowiada Wykonawca.

Zamawiający nie przewiduje zmiany terminu składania ofert.

W pozostałym zakresie treść SIWZ i ogłoszenie pozostaje bez zmian.

PREZES ZARZĄDU

  
Janusz Marczak