



Tarnów, dn. 03.07.2024 r.

Dotyczy: Przetargu nieograniczonego na:

**Zakup autobusów dla MPK Tarnów z napędem elektrycznym
wraz z infrastrukturą ładowania.**

W związku z wpłynięciem zapytań dotyczących Specyfikacji Warunków Zamówienia znak sprawy: PNZP/12/Z/2024, Zamawiający zamieszcza poniżej treść zapytań do SWZ wraz z wyjaśnieniami:

Pytania i odpowiedzi :

Pytanie 1.

1. Dotyczy zał nr 2 do SWZ. Opis przedmiotu zamówienia pkt 5.1.14. Akumulatory zasilające systemy elektryczne na pokładzie autobusu w ilości 2 szt. o napięciu 12V każdy i pojemności dostosowanej do potrzeb zasilania pokładowych układów elektrycznych.

Czy Zamawiający dopuści rozwiązanie równoważne, polegające na zastosowaniu dwóch kompletów akumulatorów nisko napięciowych (2x 12V 85Ah i 2x 12V 50Ah)?

Uzasadnienie:

Wykonawca stosuje fabryczne rozwiązanie seryjne z dwoma zestawami akumulatorów: jeden komplet baterii jest wykorzystywany w instalacji elektrycznej niskonapięciowej (24V), natomiast drugi układ służy jako zasilanie pomp układu kierowniczego. Rozwiązanie to ma bezpośredni wpływ na wyższe bezpieczeństwo systemów elektrycznych względem opisanego w SWZ z uwagi na fakt, iż w przypadku awarii instalacji niskonapięciowej autobus nie jest pozbawiony wspomaganie kierowniczego wręcz przeciwnie wspomaganie układu kierowniczego działa autonomicznie. To z kolei ma wpływ na manewrowość pojazdu w sytuacjach krytycznych. Drugim aspektem jest korzyść finansowa wynikająca z cen zakupowej akumulatorów o mniejszej pojemności, która to jest zdecydowanie niższa i przekłada się bezpośrednio na korzyść Zamawiającego poprzez niższy koszt używanych podzespołów

Odp. na pytanie 1

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie. W opisie SWZ – Załącznik nr 2 OPZ wskazał minimalne wymagania dot. akumulatorów zgodnie z pkt. 5.1.14., pojemność dostosowana do potrzeb zasilania pokładowych układów elektrycznych. Należy przez to rozumieć, że Zamawiający dopuszcza zastosowanie dwóch zestawów akumulatorów niskonapięciowych o pojemnościach dostosowanych do potrzeb zasilania pokładowych układów elektrycznych.

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACYJNE Spółka z o.o. w Tarnowie, 33-100 Tarnów, ul. Okrzejna 9

www.mpk.tarnow.pl mpk@mpk.tarnow.pl

Centrala:
14-626-96-11
14-630-06-20+22
fax 14-626-96-42

Dyspozytor: 14-630-06-19
Główny Księgowy: wew. 120
Zaopatrzenie: 14-630-06-24
Stacja Mpetrol: 14-630-06-23

Konto Bankowe: PEKAO S.A. O/Tarnów 30 1240 4748 1111 0000 4881 6753
NIP: 873-00-20-798 REGON: 850284120 KRS: 0000076369 BDO: 000030233
Sąd Rejonowy dla Krakowa - Śródmieścia w Krakowie, XII Wydział Gospodarczy
Krajowego Rejestru Sądowego; wysokość kapitału zakładowego 7.778.000,00 zł

Pytanie 2.

1. Dotyczy zał nr 2 do SWZ. Opis przedmiotu zamówienia pkt 6.2.8. Uchwyty na flagi o średnicy 15mm umieszczone w przedniej części autobusu po lewej i prawej stronie.

Wnosimy o dopuszczenie rozwiązania równoważnego, polegającego na zastosowaniu uchwytów na flagi o średnicy wewnętrznej 16,5 mm.

Odp. na pytanie 2

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie. Dokonuje zmiany w SWZ – Załącznik nr 2 OPZ oraz , załącznik nr 2b w pkt 6.2.8. Uchwyty na flagi o średnicy 15mm umieszczone w przedniej części autobusu po lewej i prawej stronie lub średnicy wewnętrznej 16,5 mm.

Pytanie 3.

1. Dotyczy SWZ Kryteria oceny ofert

1.1 Kryterium T4 Oś przednia: zawieszenie niezależne ze stabilizatorem lub zawieszenie zależne (sztywna belka).

Czy Zamawiający przyzna komplet punktów za równoważne, fabryczne rozwiązanie Wykonawcy, polegające na zastosowaniu osi przedniej z zawieszeniem niezależnym bez stabilizatora?

Uzasadnienie:

Oferowane rozwiązanie konstrukcyjne jest nowatorskim rozwiązaniem Wykonawcy bazującym na szczegółowych wyliczeniach przedniego zawieszenia podczas obciążeń statycznych i dynamicznych w każdych warunkach drogowych w jakich znajduje się autobus, zapewniając stabilną, komfortową i bezpieczną jazdę. Rozwiązanie to ze względu na rozkład sił w drążkach przedniego zawieszenia usztywnia i stabilizuje pojazd zarówno przy jeździe na wprost jak i podczas nagłych skrętów (także podczas szybkiej jazdy na rondach) z pełnym obciążeniem.

Odp. na pytanie 3

Zamawiający dokonuje zmiany w Rozdziale XVII SWZ – Kryteria oceny ofert ,oraz załączniku nr 3a do SWZ w miejscu w zakresie Kryterium T4 .:

Oznaczenie Kryterium	Rozwiązanie	liczba pkt.
T4	Oś przednia zawieszenie niezależne ze stabilizatorem lub zawieszenie niezależne bez stabilizatora	3
	Oś przednia zawieszenie zależne (sztywna belka)	0

Pytanie 4.

1. Dotyczy SWZ Kryteria oceny ofert

Kryterium T1 Konstrukcja nadwozia wykonane ze stali odpornej na korozję wg Normy PN EN-10088-1 lub norm równoważnych, lub ze stali o podwyższonej jakości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy KTL lub aluminium.

Czy Zamawiający przyzna maksimum punktów za zastosowanie stali o podwyższonej jakości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy całopojazdowej, pełnozanużeniowej KTL uznając takie rozwiązanie za lepsze od konstrukcji nadwozia wykonanej ze stali odpornej na korozję wg Normy PN EN-10088-1?

Uzasadnienie:

- a) nie ma merytorycznego uzasadnienia dla skonstruowania przez Zamawiającego kryterium oceny ofert przyznającego maksymalną (6 pkt) punktów za zaoferowanie *Nadwozia wykonanego ze stali odpornej na korozję wg Normy PN_EN 10088 a* nadwozia ze stali o podwyższonej jakości, zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy (KTL) i jednocześnie przyznania o 2 punkty techniczne mniej.
- b) Wykonanie elementów konstrukcyjnych szkieletu lub kratownicy, ramy lub podwozia w autobusach z profili ze stali o podwyższonej wytrzymałości, zabezpieczonej metodą kataforezy (KTL), stanowią po zakończeniu tego procesu materiały odporne na korozję i spełniają wszelkie wymogi techniczne, oznacza to zabezpieczenie przed korozją konstrukcji pojazdu w najlepszy z możliwych sposobów, o czym przekonał się sam Zamawiający eksploatujący autobusy Wykonawcy
- c) Stal o podwyższonej wytrzymałości po procesie Kataforezy charakteryzuje się najlepszymi parametrami trakcyjnymi zachowując znacznie większą żywotność tzn. odporność na zginanie, skręcanie i wielotonowe naciski przez cały okres eksploatacji autobusów, czego nie można powiedzieć o stali wykonanej w normie PL-EN 10088.
- d) Stosowanie stali odpornej na korozję jako materiału na elementy konstrukcji autobusów jest całkowicie uzasadnione i zgodne ze współczesnym trendem w budowie autobusów, stosowanym od lat przez Odwołującego, będącego jednym z czołowych producentów pojazdów autobusu na rynku europejskim. Stal o podwyższonej jakości, zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy całopojazdowej (KTL) zdecydowanie przewyższa pod względem odporności korozyjnej jakiegokolwiek gatunek stali z grupy stali parancierdzwennych, co potwierdzają najwięksi producenci autobusów w Europie (Mercedes, MAN, Iveco) stosujący metodę KTL jako najlepsze połączenie wytrzymałości materiałowej jak i zabezpieczenia antykorozyjnego.

Wnioskujemy o dokonanie zamiany wagi oceny ofert w tym kryterium poprzez przyznanie maksymalnej liczby punktów (6 pkt) ofercie oferującej nadwozie zabezpieczone antykorozyjnie kataforezą całopojazdową jako bardziej niezwodną i trwalszą formą technologii zabezpieczenia antykorozyjnego względem konstrukcji wykonanej ze stali odpornej na korozję wg Normy PN EN-10088-1 (4pkt)

Odp. na pytanie 4

Zamawiający dokonuje zmiany w Rozdziale XVII SWZ – Kryteria oceny ofert ,oraz załączniku nr 3a do SWZ w miejscu w zakresie Kryterium T1 :

Oznaczenie Kryterium	Rozwiązanie	liczba pkt.
T1	Nadwozie wykonane ze stali odpornej na korozję wg Normy PN-EN 10088-1 lub norma równoważna lub nadwozie wykonane ze stali o podwyższonej jakości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kataforezy KTL	6
	Nadwozie wykonane z aluminium	0

Pytanie 5.

1. Dotyczy SWZ Kryteria oceny ofert

Parametr T5

Czy Zamawiający przyzna maksimum punktów za zastosowanie szyby czołowej dzielonej w poziomie na górną i dolną?

Uzasadnienie:

- a) Kryterium w brzmieniu zgodnym z treścią Rozdziału XVII pkt 2.1.2. ppkt 1 nie jest związane w żaden sposób z polepszeniem jakości zamawianych pojazdów a sztuczny podział szyby przedniej na dodatkowe części wpływa negatywnie na komfort oraz bezpieczeństwo kierowania pojazdem. Podział szyby wiąże się z koniecznością zamontowania dodatkowego słupka pośrodku pola widzenia kierowcy,

które przesłaniając prowadzącemu najbardziej niewralgiczny punkt obserwacji pojazdu podczas manewrowania na przystankach, jak i podczas włączania się do ruchu.

- b) Dodatkowo jest to rozwiązanie nienowoczesne, nieprzystające do ultranowoczesnego design oferowanego pojazdu, od którego ze względu na przestarzały widok zewnętrzny pojazdu odchodzą liczący się producenci autobusów.
- c) Określone przez Zamawiającego kryterium oceny ofert pozostaje zatem bez realnego związku z polepszeniem aspektów jakościowych lub eksploatacyjnych pojazdu – kryterium jest jedynie formalnie związane z przedmiotem zamówienia, jednakże faktyczne dotyczy elementu wyposażenia nie mającego pozytywnego wpływu na kierowanie pojazdem.

Wnosimy o przyznanie tej samej ilości punktów dla szyby dzielonej na górną i dolną jak i dzielonej na prawą i lewą

Odp. na pytanie 5

Parametr T5

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 6.

1. Dotyczy SWZ Kryteria oceny ofert

Kryterium T13. Spełnia warunki Regulaminu EKG ONZ nr 93.

Wnoszukujemy o wykreślenie tego kryterium z kryteriów oceny ofert, gdyż regulamin 93 EKG ONZ dotyczy pojazdów ciężarowych a nie autobusów.

Tworzenie sztucznych certyfikacji nie mających zastosowania w autobusach mają na celu jedynie wykreowanie papierowej przewagi w postępowaniach, zawężając ich konkurencyjność. To po stronie Zamawiającego jest dokonanie rzetelnego doboru parametrów technicznych pojazdów a tym samym kryteriów oceny ofert z dopuszczeniem maksymalnej liczby uczestników do tego postępowania. Obecny zapis narusza zasadę konkurencyjności, gdyż preferuje wyłącznie jednego producenta autobusów, preferując rozwiązania dla pojazdów ciężarowych, nie będących przedmiotem tego postępowania.

Odp. na pytanie 6

Kryterium T13.

Zamawiający nie wyklucza udziału w postępowaniu pojazdów, które nie posiadają homologacji potwierdzającej spełnianie wymogów Regulaminu EKG ONZ nr 93. W ocenie Zamawiającego zastosowanie dodatkowych zabezpieczeń zapobiegających wjechaniu pod przód pojazdu, jakim jest autobus miejski, określone poprzez wymogi Regulaminu EKG ONZ nr 93 jest dodatkowo premiovane ze względu na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. W ocenie Zamawiającego bezpieczeństwo zarówno kierującego pojazdem, jak również bezpieczeństwo przewożonych podróżnych jest priorytetem. Kabina kierowcy autobusu nie jest wyposażona w poduszki powietrzne, kurtyny boczne ani też w strefy kontrolowanego zgniotu w przypadku zderzenia. Ponadto zastosowanie dodatkowych zabezpieczeń pozwala na znaczne zmniejszenie potencjalnych obrażeń kierującego pojazdem osobowym uczestniczącym w tego typu zdarzeniu oraz jego pasażerów. Kierujący autobusem odpowiada bezpośrednio za bezpieczeństwo przewożonych pasażerów, zatem zagwarantowanie bezpieczeństwa kierującemu poprzez zastosowanie sprawdzonych i certyfikowanych rozwiązanie jest w pełni uzasadnione i przekłada się bezpośrednio na bezpieczeństwo przewożonych pasażerów.

Wobec powyższego żądanie Zamawiającego homologacji potwierdzającej spełnienie Regulaminu nr 93 EKG ONZ lub nowszego jako przedmiotowego środka dowodowego nie może być potraktowane jako nadmiarowe i pozostające bez związku z przedmiotem zamówienia.



Pytanie 7.

Dotyczy załącznika nr 2 do SWZ. Opis przedmiotu zamówienia pkt 4.8.1. Wentylacja naturalna przez okna:

- a) wentylacja naturalna przez (minimum 5 sztuk okien przesuwanych rozmieszczonych równomiernie na całej długości autobusu, po prawej i lewej stronie);

Czy Zamawiający dopuści wentylację naturalną poprzez zastosowanie okien przesuwanych obejmujących minimum 30 % wysokości okna lub uchylnych, których sumaryczna powierzchnia wlotu powietrza jest nie mniejsza od okien przesuwanych wymaganych w tym postępowaniu?

Uzasadnienie

Konstrukcja najnowszych modeli autobusów miejskich Wykonawcy charakteryzuje się zastosowaniem dużych i przestronnych okien bocznych, tym samym wyposażonych w długie okna uchylne, których łączna powierzchnia otworów okiennych zapewnia pełną, naturalną wentylację przestrzeni pasażerskiej.

Odp. na pytanie 7

Zamawiający podtrzymuje zapisy zawarte w SWZ.

Pytanie 8.

Wykonawca wnosi o zmianę terminu składania ofert o min 30 dni, ponieważ przygotowanie i skalkulowanie oferty w tak skonstruowanym postępowaniu w pierwotnym terminie określonym przez Zamawiającego nie jest możliwe.

Uzasadnienie:

Wykonawca wskazuje, że ze względu na skalę, wielorakość, jak i stopień skomplikowania zagadnień wynikających z prawidłowego opracowania oferty, producenci pojazdów zmuszeni są uzyskać:

- potwierdzenia możliwości realizacji wymaganych rozwiązań technicznych w poszczególnych działach projektowych jak i produkcyjnych,
- oferty poddostawców niezbędnych do kompletacji i złożenia ofert dla firm startujących w tym postępowaniu,
- dokumenty formalne od instytucji kooperujących lub powiązanych z producentami pojazdów, co wpływa na długość trwania okresu przygotowania oferty.
- pozyskać oferty poddostawców niezbędnych do kompletacji i złożenia ofert
- opracowania wymagające dogłębnego i rzetelnego przygotowania kompletnej oferty wraz z kompletną budową stacji ładowania pojazdów.

Wydłużenie terminu składania ofert będzie miało wpływ na zwiększenie konkurencyjności w Postępowaniu, a także możliwość uzyskania większej liczby ważnych i prawidłowo skalkulowanych ofert.

Odp. na pytanie 8

Zamawiający zmienił termin składania ofert i tym samym dokonał zmiany Ogłoszenia o zamówieniu oraz zapisach w SWZ w Rozdziale XV Miejsce i termin składania oraz otwarcia ofert:

Miejsce i termin składania ofert :

Było: 19.07.2024 r. godz. 11:00

Jest: 30.07.2024 r. godz. 11:00

Otwarcie ofert:

Było: 19.07.2024 r. godz. 11:15

Jest: 30.07.2024 r. godz. 11:15

Prezes Zarządu
Anna Reising

