

Dotyczy: postępowania w trybie przetargu nieograniczonego na „dostawę fabrycznie nowych, niskopodłogowych, przyjaznych środowisku autobusów miejskich standardowych o napędzie elektrycznym zasilanych wodorem z prawem opcji” - AL.0140.05.2024, opublikowanego w dniu 29.04.2024 r. w Suplemencie do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej pod numerem S: 84/2024 – 252612 - 2024.

Działając na podstawie art. 135 ust. 2, w oparciu o ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605), Zamawiający - Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Poznaniu Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, w związku z zapytaniami zgłoszonymi przez Wykonawców dotyczącymi treści SWZ - niniejszym przekazuje treść zapytań wraz z wyjaśnieniami.

Pytanie 1

W rozdziale III pkt 8 Zamawiający pisze:

„Jako potwierdzenie spełnienia warunku, o którym mowa w ust. 7 powyżej, Zamawiający wymaga, aby oferowany autobus został wyprodukowany oraz dostarczony przed terminem składania ofert, w liczbie co najmniej 2 sztuk.”

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający uzna ww. za spełniony, jeżeli oferowany autobus został wyprodukowany w liczbie co najmniej 2 sztuk i pojazdy te, będąc własnością wykonawcy, są dostarczane na zasadzie umowy/umów testowania operatorom komunikacji miejskiej dojazd testowych w ruchu miejskim.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że uzna propozycję Wykonawcy jako spełnienie warunku zapisanego w Rozdziale III ust. 8 SWZ.

Pytanie 2

W rozdz. V pkt 1.5.1.:

Prosimy o następujące dopuszczenie :

„Warunek ten zostanie spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w ciągu ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie dostawę/dostawy na łączną liczbę co najmniej 3 fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów o napędzie elektrycznym.

Warunek zostanie również spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie należycie wykonał dostawę co najmniej jednego fabrycznie nowego autobusu elektrycznego (w rozumieniu definicji poniżej), który został wprowadzony do ruchu na linii/liniach komunikacji miejskiej z pasażerami, który wykonał podczas jazd liniowych minimum 10 000 km. Zamawiający poprzez wykonanie dostawy rozumie również dostarczenie co najmniej jednego autobusu, o którym mowa wyżej, w celu przeprowadzenia jazd testowych na liniach komunikacyjnych z pasażerami.“

Jako dowód spełnienia powyższego – wykonawca przedstawiłby wraz z Wykazem dostaw wg Zał. Nr 3 do SWZ- referencje z odbytych jazd testowych w ruchu miejskim.

Rynek autobusów napędzanych ogniwami wodorowymi w Polsce jest na wstępnym etapie rozwoju. Pierwsze postępowania na dostawy pojazdów tego typu zostały ogłoszone i rozstrzygnięte w przeciągu ostatnich 2 lat. Historia dostaw autobusów napędzanych ogniwami wodorowymi jest zatem stosunkowo krótka i większość funkcjonujących na rynku dostawców takich pojazdów nie legitymuje się referencjami z tytułu już zrealizowanych, choćby częściowo dostaw. Szereg wykonawców którzy zawarli umowy na dostawy autobusów wodorowych jest w trakcie realizacji dostaw, a autobusy są obecnie w fazie

produkcji. Są też Wykonawcy, którzy zrealizowali dostawy autobusów wodorowych na potrzeby jazd testowych i autobusy te były regularnie użytkowane na liniach komunikacyjnych i przewoziły pasażerów. W/w okoliczności były uwzględniane w szeregu dotychczas prowadzonych postępowań na dostawę autobusów wodorowych w Polsce, które w zakresie wymogu doświadczenia zawierały postanowienia zbliżone do proponowanej przez nas zmiany SWZ, znacznie mniej restrykcyjne niż postanowienia SWZ w brzmieniu obecnym.

Proponowana przez nas zmiana przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności w niniejszym postępowaniu poprzez dopuszczenie większej ilości podmiotów do składania ofert, a tym samym umożliwi Zamawiającemu uzyskanie konkurencyjnej ceny, przy zachowaniu profesjonalizmu i niezbędnego doświadczenia wykonawcy, który będzie realizował zamówienie.

Pozostawienie brzmienia Pkt 1.5.1. Rozdz. V SWZ bez zmian może skutkować wykluczeniem znacznej liczby wykonawców i w rezultacie do wyboru zawyżonej cenowo oferty, złożonej w niekonkurencyjnych i nierównych dla wszystkich wykonawców warunkach, ze szkodą dla Zamawiającego.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

Pytanie 3

Rozdz. V pkt 1.5.1.

Zgodnie z argumentacją przedstawioną powyżej – alternatywnie do poprzedniego pytania - prosimy o dopuszczenie poniższego rozwiązania jako spełniającego wymagania Zamawiającego w zakresie doświadczenia:

*„Warunek ten zostanie spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w ciągu ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał należycie dostawę/dostawy **lub podpisał umowę/umowy na dostawę/dostawy** na łączną liczbę co najmniej 3 fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów o napędzie elektrycznym.*

Jako dowód spełnienia powyższego – wykonawca przedstawiłby wraz z Wykazem dostaw wg Zał. Nr 3 do SWZ – kopię umowy/umów na dostawę co najmniej 3 fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów o napędzie elektrycznym.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie, tym samym nie wyraża zgody na zaproponowaną zmianę.

Pytanie 4

Rozdz. XV pkt 2.2. kryterium nr 1

Prosimy o przyznanie maksymalnej ilości punktów dla rozwiązania z silnikiem centralnym synchronicznym na równi z silnikiem asynchronicznym.

W napędach autobusów elektrycznych silniki synchroniczne mają szereg istotnych zalet nad silnikami asynchronicznymi. Najważniejsze z nich to:

- Lepsza efektywność energetyczna – Mimo, że bardzo dużo zależy od sposobu wykonania silnika, co do zasady silniki synchroniczne mają wyższą sprawność, szczególnie przy wyższych prędkościach, co jest kluczowe w zastosowaniach transportowych, gdzie dążenie do maksymalizacji zasięgu na jednym ładowaniu jest priorytetem.
- Lepsza kontrola nad prędkością i momentem obrotowym, wysoka precyzja - Zapewniają one lepsze parametry jezdne i są bardziej odpowiednie dla autobusów, które wymagają ciągłego i stabilnego dostarczania mocy.
- Mniejsze straty energii przy różnych prędkościach. To przekłada się na oszczędności w zużyciu energii i potencjalnie niższe koszty eksploatacyjne.
- Większa trwałość przy odpowiednim użytkowaniu.
- Wg obecnych dostawców silników główna wada silników synchronicznych nad asynchronicznymi wiązała się z brakiem możliwości holowania pojazdu bez konieczności odpinania wału napędowego. Obecnie nie ma takiego problemu z pewnymi ograniczeniami prędkości pojazdu.
- Nie ma strat czynnych na wirniku więc wpływa to optymalizacyjnie na chłodzenie.
- Silniki synchroniczne, dzięki ich precyzyjnej kontroli prędkości i momentu obrotowego, umożliwiają lepszą integrację z systemami regeneracji energii, co jest ważne w pojazdach elektrycznych/

wodorowych. Systemy te odzyskują energię podczas hamowania (nawet przy bardzo niskich obrotach, co jest główną wadą silników asynchronicznych) i mogą znacząco zwiększyć zasięg autobusu.

- Ponieważ silniki synchroniczne oferują bardziej efektywne i płynne sterowanie mocą, mogą one zredukować zużycie mechanicznych części układu napędowego, co przekłada się na obniżenie kosztów utrzymania.
- Silniki asynchroniczne, chociaż tańsze w zakupie i montażu oraz konstrukcja jest znacznie prostsza, mogą generować wyższe koszty utrzymania z powodu wyższych strat energii i potencjalnie niższej trwałości w porównaniu do silników synchronicznych.

Powyższa argumentacja jednoznacznie wskazuje, że silnik synchroniczny nie jest rozwiązaniem gorszym od silnika asynchronicznego i Zamawiający, premiując oba rozwiązania, z pewnością zyska zwiększając konkurencyjność pomiędzy różnymi rozwiązaniami o wysokich walorach użytkowych.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie informując, iż nie przyzna punktów dla rozwiązania z silnikiem centralnym synchronicznym.

Pytanie 5

Załącznik nr 4 do SWZ, pkt 7.1.

Czy zamawiający dopuszcza zastosowanie więcej niż jednego zbiornika wyrównawczego? Jest to powiązane z wymaganiami dla płynu nisko krzepliwego dla różnych układów. Dla przykładu układ chłodzenia ogniwa wodorowego wymaga specjalnego płynu, który nie może być zastosowany w innych układach.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 6

SWZ, rozdział III pkt. 2.6

Prosimy o wyjaśnienie, że Zamawiający w treści:

“udzielenia dożywotniej licencji na korzystanie z dostarczonego oprogramowania oraz dokumentacji na zasadach i w zakresie uregulowanym w Projektowanych Postanowieniach Umowy”,

ma na myśli oprogramowanie autobusu

Odpowiedź:

Zamawiający formułując zapisy w SWZ, Rozdział III pkt. 2.6 miał na myśli wszystkie licencje związane z dostarczonym oprogramowaniem niezbędnym do eksploatacji, diagnostyki, obsługi czy wykonywania napraw autobusu.

Pytanie 7

Załącznik nr 8 do SWZ, § 8. pkt 9

Prosimy o zmianę zapisu z brzmienia:

“W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest do dokonywania wymaganych przeglądów serwisowych, zleconych odrębnie przez Zamawiającego przeglądów okresowych oraz napraw bieżących/usuwania wad nie później niż w ciągu 5 (pięciu) dni kalendarzowych od dnia jej zgłoszenia przez Zamawiającego. O sposobie naprawy w okresie gwarancji decyduje Wykonawca. Polega ona na naprawie lub wymianie uszkodzonych części.”

na brzmienie

“W okresie gwarancji Wykonawca zobowiązany jest do dokonywania wymaganych przeglądów serwisowych, zleconych odrębnie przez Zamawiającego przeglądów okresowych oraz napraw bieżących/usuwania wad nie później niż w ciągu 5 (pięciu) dni roboczych od dnia jej zgłoszenia przez Zamawiającego. O sposobie naprawy w okresie gwarancji decyduje Wykonawca. Polega ona na naprawie lub wymianie uszkodzonych części.”

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

Pytanie 8

Załącznik nr 4 do SWZ pkt 1.2 Szerokość drzwi

Zamawiający w punkcie wymienia:

“troje drzwi o jednakowej szerokości skrzydeł i szerokości czynnej drzwi nie mniejszej niż 1 130 mm”

Wykonawca zwraca się z prośbą o zmianę zapisu na:

“troje drzwi o jednakowej szerokości skrzydeł i szerokości czynnej drzwi nie mniejsza niż wymiar 1200 mm zgodnie z regulaminem R107”.

Odpowiedź:

Zamawiający zmienia zapis pkt 1.2. (Szerokość czynna drzwi) w Załączniku nr 4 do SWZ, w związku z czym zmianie ulega jego treść, która otrzymuje nowe brzmienie:

“troje drzwi o jednakowej szerokości skrzydeł i szerokości czynnej drzwi nie mniejsza niż wymiar 1200 mm zgodnie z regulaminem R107”.

Pytanie 9

Zał. nr 4 do SWZ pkt 5.6

Zamawiający w punkcie wymienia:

“ przypadku zastosowania systemu detekcji i gaszenia pożaru z liniowym detektorem temperatury działającym na zasadzie elektrycznej, należy taki system wyposażyć w baterię, dającą możliwość działania systemu po odłączeniu głównego źródła prądu w autobusie.”

Wykonawca prosi o doprecyzowanie czasu przez jaki system musi być aktywny.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż w przypadku zastosowania systemu detekcji i gaszenia pożaru z liniowym detektorem temperatury działającym na zasadzie elektrycznej zamontowana bateria musi umożliwiać podtrzymanie jego aktywności do momentu załączenia ponownie zasilania głównego w pojeździe.

Pytanie 10

Zał. nr 4 do SWZ pkt 4.7

W punkcie zamawiający wymaga.

“hamulec przystankowy załącza się automatycznie w przypadku, gdy hamulec nożny jest wciśnięty dłużej niż 3 s.”

Prosimy o potwierdzenie że chodzi o funkcję “auto hold”, który wykonuje zadaną przez Zamawiającego akcję. Funkcja hamulca przystankowego jak wskazuje jego nazwa służy do potwierdzenia, że autobus znajduje się na przystanku i pasażerowie mogą bezpiecznie opuścić pojazd. Zastosowanie funkcji hamulca przystankowego do wyżej wymienionej funkcjonalności może prowadzić do nieprawidłowego działania drzwi poza przystankami.

Odpowiedź:

Powyzszy wymóg dotyczy dodatkowej metody załączania hamulca przystankowego oprócz wymaganej specjalnej dźwigniki lub przycisku umieszczonego na pulpicie kierowcy.

Zamawiający wymaga standardowego działania hamulca przystankowego stanowiącego automatyczną blokadę jazdy przy otwartych drzwiach.

Pytanie 11

Zał. nr 4 do SWZ pkt. 6.1.

Zamawiający w punkcie wskazuje:

“Ofereant wykona instalację elektryczną oraz zamontuje symulator tachografu. Zastosowany symulator tachografu musi posiadać możliwość wytwarzania i przekazywania sygnałów: Vimp (styki:B6,B7,D3), drogi 4 imp./m(styk B8), sygnału zerowej prędkości (styk D8) oraz wysyłania poprzez interfejs CAN (styki A4,A8) informacji o prędkości pojazdu, przejechanym dystansie, dacie i godzinie albo przez interfejs k-line (styk D7)...”

Zwracamy się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie rozwiązania, w którym wszystkie sygnały wysyłane są przez symulator tachografu za pomocą magistrali CAN. Podyktowane jest to tym, że nowoczesne symulatory tachografu nie wysyłają analogowych sygnałów takich jak na pinie D8.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż wykorzystuje w swoim taborze autobusowym (nowoczesne) symulatory tachografu, które posiadają wymagane sygnały.

Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania tożsamego do symulatora tachografu z bezwzględnym wyprowadzeniem sygnału analogowego "drogi" - 4 imp/m, na potrzeby instalacji komputera pokładowego PEKA-ITS.

Pytanie 12

§ 14 pkt 2 umowy

Prosimy o skrócenie czasu na przekazanie przez Zamawiającego wykonawcy pisemnego oświadczenia o skorzystaniu z prawa opcji do okresu 4 miesięcy od podpisania umowy.

Przekazanie takiego oświadczenia 8 miesięcy po podpisaniu umowy może spowodować zbyt krótki czas na produkcję autobusów zamówionych prawem opcji.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje pierwotne wymagania w tym zakresie.

Pytanie 13

Zał. nr 4 do SWZ pkt. 9.1.

Zamawiający wskazuje:

“przewody wiązek, opisane w sposób umożliwiający ich identyfikację na podstawie schematów elektrycznych, wiązki przewodów ułożone w szczelnie zamkniętych kanałach lub osłonach zabezpieczających przed zabrudzeniem i wilgocią w czasie eksploatacji, szczególnie w warunkach zimowych”

Część wiązek prowadzonych w podwoziu pojazdu nie posiada technicznej możliwości zabudowania ich w szczelnych kanałach, w związku z tym zamawiający prosi o odstąpienie od wymogu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż w przypadku braku możliwości zabudowania wiązek w szczelnych kanałach muszą one zostać zabezpieczone w taki sposób aby ochronić je przed przypadkowym uszkodzeniem eksploatacyjnym.

Pytanie 14

Zał. nr 4 do SWZ pkt. 9.5

Zamawiający w punkcie wskazuje:

“W przypadku urządzeń zewnętrznych połączenia wtykowe chronione przed korozją wodoszczelnymi złączami gwintowanymi.”

Wykonawca zwraca się z prośbą o doprecyzowanie o jakie urządzenia zewnętrzne chodzi. Jeśli chodzi o urządzenia znajdujące się poza wnętrzem pojazdu wykonawca zwraca się z prośbą do Zamawiającego o dopuszczenie także szczelnych połączeń kształtowych.

Odpowiedź:

W przypadku urządzeń zewnętrznych Zamawiający dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

Pytanie 15

§ 6 umowy:

Prosimy o informację, jakim podmiotom trzecim Zamawiający zamierza udzielić sublicencji określonej w pkt 1. Wg wykonawcy każdorazowe udzielenie sublicencji winno wiązać się z pisemną zgodą i umową sublicencji i nie może być ona udzielana podmiotom będących bezpośrednią konkurencją Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż nie zakłada udzielać sublicencji podmiotom trzecim.

Powyższe wyjaśnienia i zmiany są wiążące dla Wykonawców.

DYREKTOR
ds. Legityki

Krzysztof Konik