



Do Wykonawców

Wrocław, dn. 11.01.2021 r.

Dot. ZP/PN/83/2020/WTR

Dotyczy: postępowania o zamówienie publiczne na zadanie pn.: „**Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia oraz Gmin Czernica, Żórawina, Kąty Wrocławskie, Siechnice i Kobierzyce**”.

Działając w trybie art. 38 ust. 2 i 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm.), Zamawiający przekazuje treść zapytania do specyfikacji istotnych warunków zamówienia wraz z wyjaśnieniem i modyfikacją treści SIWZ. W przedmiotowym postępowaniu wpłynęły w dniu 7, 8, 11.01.2021r. następujące zapytania:

Pytanie nr 89

Czy Zamawiający dopuści do postępowania autobusy typu A o długości 77,863 m?

Odpowiedź nr 89

Zamawiający nie zmodyfikuje SIWZ w zakresie długości taboru A.

Pytanie nr 90

Na podstawie art. 38 ustawy Prawo zamówień publicznych, zwracamy się z prośbą o udzielenie wyjaśnień dotyczących treści specyfikacji w ww. przetargu.

Zwracamy uwagę, że poprzez argumentację Wykonawcy zawartą w pytaniu nr 60 na które została udzielona odpowiedź w dniu 07-01-2021 i co skutkowało istotną zmianą w macierzy oceny oferty, Zamawiający został wprowadzony w błąd, poprzez niepełną wiedzę jednego konkurencyjnych Wykonawców oraz selektywny sposób jej przekazania.

Konkurencyjny Wykonawca pisząc i argumentując w następujący sposób:

„Czy Zamawiający w tym kryterium przyzna maksymalną ocenę, tj. 10% Wykonawcy, który będzie dysponował wszystkimi autobusami podstawowymi typu C wyprodukowanymi w 2021 roku i wyposażonymi w system wykrywania pieszych oraz rowerzystów w tzw. „martwypolu” bez układu wspomagania hamowania awaryjnego?

Zainstalowany w autobusach system wykrywania pieszych oraz rowerzystów spełnia wszelkie współczesne wymagania, a przede wszystkim z dużym wyprzedzeniem ostrzega kierowcę przed możliwością niezamierzonej kolizji z pieszym lub rowerzystą.

Czas na reakcję kierowcy jest na tyle długi, że nie wymaga gwałtownego wyhamowania pojazdu, co w autobusach miejskich o dużej liczbie miejsc stojących może powodować poważne zagrożenie dla pasażerów. Podobnego efektu można obawiać się w momencie aktywacji systemu awaryjnego hamowania.

Dlatego też uważamy, że zastosowanie w autobusach typu C wyłącznie systemu wykrywania pieszych oraz rowerzystów w tzw. „martwym polu” bez układu awaryjnego hamowania jest rozwiązaniem równie skutecznym dla bezpieczeństwa pieszych oraz rowerzystów znajdujących się poza pojazdem, natomiast bezpieczniejszym dla pasażerów stojących znajdujących się wewnątrz pojazdu”

nie przedstawił Zamawiającemu pełnej wiedzy, że systemy bezpieczeństwa obejmujące hamowanie awaryjne z pełną siłą hamowania, stosowane są w pojazdach osobowych, ciężarowych i autobusach turystycznych, czyli tam gdzie pasażerowie są w sposób bezpieczny przypięci do fotela pasami bezpieczeństwa. Natomiast wieloletnie badania i testy w wyniku których pozyskano należytą wiedzę, pozwoliły na opracowanie systemu awaryjnego hamowania specjalnie dedykowanego do autobusów miejskich i zastosowania typowo w ruchu miejskim. System działa na tyle czule i precyzyjnie, że potrafi zarówno zapobiec kolizji czołowej, jak i ogranicza do minimum ryzyko niebezpieczeństwa dla pasażerów stojących w pojeździe lub siedzących przodem do kierunku jazdy.

Konkurencyjny Wykonawca relatywizując bezpieczeństwo w sposób pejoratywny, pominął sytuację, w której prowadzący pojazd zasłabnie lub utraci świadomość kierowania, np. z uwagi na działanie w jego organizmie niedozwolonych substancji, wówczas samo „ostrzeganie z dużym wyprzedzeniem kierowcy” będzie nie wystarczające i zabraknie zdecydowanego zadziałania systemu układu hamowania pojazdu. Zadziałanie już nawet wstępnego hamowania uchroni pasażerów oraz innych uczestników ruchu, jak również zminimalizuje szkody (również wizerunkowe) dla Organizatora Transportu.

Konkurencyjny Wykonawca w swojej argumentacji opisuje urządzenie, które może zostać zamontowane w pojeździe w ramach tzw. doposażenia, co nie stanowi systemu zintegrowanego z elektroniką pokładową autobusu w ramach cało-pojazdowej homologacji. Prawdopodobnie opisywany system oparty został o technologię kamer, które są wrażliwe na zabrudzenia i mogą nie oferować niezawodności swojego działania, inaczej niż systemy oparte o np. technologię radarową, która jest z powodzeniem stosowana w różnych dziedzinach transportu, m.in. w lotnictwie, żegludze morskiej oraz transporcie kołowym.

Bardzo niepokoi fakt, że kwestia bezpieczeństwa traktowana jest przez niektórych Wykonawców w sposób drugorzędny oraz stanowi przedmiot do dysput nad zasadnością rozbudowy oraz wdrażania zaawansowanych systemów bezpieczeństwa. Opisywany przez Konkurencyjnego Wykonawcę sposób postępowania jest sprzeczny z wiodącymi wartościami i wizją dotyczącą przyszłości transportu.

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe aspekty, prosimy Zamawiającego ponownie o refleksję oraz zastosowanie następującej formy punktacji zakładającej ocenę aspektów bezpieczeństwa:

*Wyposażenie autobusów podstawowych typu C wyprodukowane w 2021r. w system hamowania awaryjnego **dostosowanego do warunków ruchu miejskiego** i wykrywania pieszych oraz rowerzystów w tzw. „martwym polu” (A4) 10% (1% = 1 pkt)”.*

Odpowiedź nr 90

Zamawiający podtrzymuje odpowiedzi na pytanie nr 60 w punkcie a) o nie podzieleniu zdania Wykonawcy i w punkcie b) o wprowadzeniu zmian w SIWZ.

Pytanie nr 91

Dotyczy SIWZ rozdz.III Opis przedmiotu zamówienia pkt. 2 - autobusy typu C: (wyprodukowane najwcześniej w 2021 r.)

1. Ze względu na niezrozumiałą dla nas specyfikę tego postępowania zwracamy się po raz kolejny z zapytaniem czy Zamawiający dopuści fabrycznie nowe autobusy typu C o wysokości zgodnej z homologacją typu pojazdu (wraz z urządzeniem klimatyzacji) i wynoszącej 3,16 m?

Uzasadnienie:

a) Państwa odpowiedź (nr 86) na nasze zapytanie odnosiła nas do (odp. Nr 58) czyli do zapytania innego producenta, wraz z jego uzasadnieniem, którego nie podnosiliśmy w naszym zapytaniu.

b) Nie rozumiemy zasadności postawienia progu wysokości balansującego na granicy błędu statystycznego i dotyczącej zaledwie 6 cm. Jako wieloletni, uznany producent autobusów niskopodłogowych produkujemy pojazdy na wszystkie kontynenty i do wszystkich krajów Europy, w których problem wysokości naszych autobusów nie występuje.

c) Gabaryty zewnętrzne pojazdu nie są wymysłem fantazji inżynierskiej, lecz konsekwencją wymagań technicznych, estetycznych jak i ekonomicznych stawianych autobusom miejskim.

Wprowadzając w 2020 roku na rynek najnowszy model autobusu miejskiego sprościliśmy tym wymaganiom, jednocześnie zachwycając użytkowników jego parametrami.

Zaowocowało to radykalną poprawą komfortu a nawet bezpieczeństwa epidemiologicznego pasażerów (gdyż zwiększenie o kilkanaście centymetrów kubatury wnętrza pozwala na lepszą wymianę powietrza.

d) Pojazdy naszej firmy od ponad 5 lat jeżdżą po ulicach Wrocławia i gmin ościennych i nie występuje tam problem wysokości pojazdu. Dodatkowo w ostatnich tygodniach oferowany model autobusu był testowany przez MPK Wrocław na większości linii i także nie zgłoszono tego problemu

2. W przypadku gdy nie jest możliwym ze względów technicznych dopuszczenie wysokości 3,16 m z urządzeniami klimatyzacyjnymi, to wnioskujemy o dopuszczenie do postępowania autobusów bez klimatyzacji, co ze sporym zapasem pozwoli spełnić ten trudny parametr wysokości.

3. Wnioskujemy o zmianę wymogów SIWZ pozwalających na poprawę konkurencyjności tego postępowania jak i udział uznanych producentów pojazdów, radykalnie poprawiających wizerunek przewoźnika jak i organizatora przewozów w Gminie Wrocław.

Odpowiedź nr 91

Zamawiający nie przewiduje modyfikacji SIWZ w przedmiotowym zakresie.

W załączeniu Zamawiający przekazuje Załącznik nr 5 do SIWZ po zmianach II.