|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| |  | | --- | | http://web.zpr.fer.hr/ergonomija/2004/hendija/slike/grb_zg.gif | | | REPUBLIKA HRVATSKA  **GRAD ZAGREB**  URED ZA JAVNU NABAVU  U Zagrebu, 03.studenoga 2017. | |
| Na temelju članka 198. Zakona o javnoj nabavi (NN br. 120/2016), Grad Zagreb kao Središnje tijelo za javnu nabavu, a za naručitelja Zagrebački holding d.o.o., Ulica grada Vukovara 41, Zagreb, a nastavno na Nacrt Dokumentacije o nabavi za predmet nabave **Elektro vozila za prijevoz putnika**, evidencijski broj: **2017-2822** objavljuje | | | |
| **Izvješće o prethodnom savjetovanju u odnosu na Nacrt Dokumentacije o nabavi** | | | |
| **R.br.** | **Primjedbe i prijedlozi gospodarskih subjekata** | | **Izvješće o prihvaćenim i neprihvaćenim primjedbama i prijedlozima** |
| 1. | Baterije elektrovozila  U tablici u Poglavlju 4 „Opis predmeta nabave“, pod minimalnim tehničkim karakteristikama baterija NIJE NAVEDENO o kojoj je vrsti baterija riječ.  Obrazloženje  Premda se iz pripadajućeg tehničkog opisa navedenog u koloni „Traženo“ može pretpostaviti da je riječ o konvencionalnim olovnim baterijama, to izrijekom nije navedeno, niti se navodi njihov tip i kapacitet za pohranu energije. Koristimo priliku istaknuti da instalacije s olovnim baterijama NE DOPUŠTAJU djelomično nadopunjavanje baterija već se baterijski set nadopunjava tek nakon njegovog potpunog pražnjenja nakon čega ga je potrebno u cijelosti ponovno napuniti. Budući da potpuni ciklus punjenja traje 6-8 sati (ovisno o tipu baterija i punjača), to može značiti potpunu operativnu neraspoloživost vozila u slučaju pražnjenja baterija tijekom dana. Uzevši u obzir zahtijevanu mogućnost savladavanja uspona (minimalno 20 stupnjeva) te očekivanu potrebu prijevoza izrazito velikog broja putnika tijekom ljetnih mjeseci ili, na primjer, adventskih svečanosti, intenzivnije pražnjenje baterija tijekom dana može se s pravom očekivati. S obzirom na navedeno, te uzevši u obzir dovoljan raspoloživi budžet nabave iskazan u Poglavlju 6 Dokumentacije, predlažemo isporuku vozila s ugrađenim tehnološki naprednijim litijskim baterijama koje, između ostalog, omogućavaju djelomično nadopunjavanje baterija svaki put kada je vozilo stacionarno (npr. na okretištima). Na taj se način značajno povećava dnevna autonomija vozila te se eventualni gubitak raspoloživosti vozila zbog pražnjenja baterije svodi na minimum.  Prijedlog korekcije dokumentacije  Predlaže se da se pod minimalne tehničke karakteristike u stavci „Baterije“ stavi: „Litijske baterije, min. kapacitet 180Ah“. | | Prijedlog se ne prihvaća, već se predlaže izmjena na način da dokumentacija dopuni opisom: „olovna duboko ciklička akumulatorska baterija“.  Obrazloženje:  Takvi akumulatorske baterije imaju puno veći ciklički život i puno duži životni vijek, kao i odličnu pouzdanost. Koriste se upravo kod vozila na elektropogon i solarnih aplikacija.  Naručitelj ne želi litijske baterije jer su osjetljive na niske temperature (optimalan rad na 20-25 stupnjeva), jer će vozila prometovati i u zimskim uvjetima, a i litijske baterije u prosjeku nakon 500 ciklusa punjenja gube oko 20% kapaciteta. |
|
| 2. | Brzina unaprijed  U tablici u Poglavlju 4 „Opis predmeta nabave“, pod minimalnom traženom brzinom kretanja vozila unaprijed navedena je vrijednost koja NIJE U SKLADU sa zahtjevom Naručitelja o homologiranosti vozila navedenom na strani 5 Dokumentacije („Vozila koja su predmet nabave moraju biti nova, proizvedena min u 2017. godini, s potvrdom o izvršenoj homologaciji za turističke namjene.“).  Obrazloženje  Sukladno Pravilniku o tehničkim uvjetima za turističko vozilo (NN 86/2015), Čl. 4, St. 1 izrijekom stoji da je turističko vozilo ono koje je konstruirano ili preinačeno za brzine koje ne prelaze 25 km/h.  Prijedlog korekcije dokumentacije  Budući je navedena zahtijevana tehnička karakteristika u suprotnosti s važećom zakono-pravnom regulativom Republike Hrvatske, predlaže se da se sporna stavka izmijeni tako da glasi: „Brzina unaprijed: Max. 25 km/h“. | | Prijedlog se djelomično prihvaća, predlaže se izmjena na način da piše. „min 20 km/h“  Obrazloženje:  Pravilnikom je definirana max dopuštena brzina turističkog vozila te je nema potrebe ponovno navoditi. Naručitelj je definirao minimalnu dopuštenu brzinu vozila, jer bi u suprotnom uvjete zadovoljilo i vozilo čija je max brzina npr. 5 km/h što je Naručitelju neprihvatljivo. |
| 3. | Brzina unazad  Nastavno na navedeno pod točkom 2), Pravilnikom o tehničkim uvjetima za turističko vozilo (NN 86/2015) NIGDJE NIJE NAVEDEN podatak o potrebnoj minimalnoj brzini kretanja vozila unazad, niti se potreba takvog zahtjeva može vjerodostojno objasniti.  Obrazloženje  Budući se navedenim Pravilnikom o tehničkim uvjetima za turističko vozilo izrijekom ograničava maksimalna brzina kretanja vozila unaprijed na 25 km/h, navedeni zahtjev minimalne brzine kretanja unazad od čak 20 km/h može se smatrati kontradiktornim i u suprotnosti sa svim standardima sigurnog rukovanja i prometovanja vozila. S tim u vezi nije jasna potreba njegovog isticanja u predmetnoj Dokumentaciji.  Prijedlog korekcije dokumentacije  Predlaže se da se sporna stavka definiranja potrebne brzine kretanja vozila unazad briše iz Dokumentacije | | Primjedba se ne prihvaća.  Obrazloženje:  Bez obzira što u Pravilniku nije naveden podatak o minimalnoj brzini vožnje unazad, Naručitelj je ima pravo odrediti sukladno svojim potrebama. Kako je upotreba turističkih vozila planirana za razgledavanje Centra grada te korištenje tijekom prometnih gužvi, normalno je zahtijevati da vozilo može prometovati unazad brzinom koja je veća od pješačke ili biciklističke. |
| 4. | Radijus okretanja  U tablici u Poglavlju 4 „Opis predmeta nabave“, pod minimalnim tehničkim karakteristikama vezanim za radijus okretanja vozila navedena je vrijednost „max. 6,0 m“ BEZ JASNOG SPECIFICIRANJA o kojoj točno mjerenoj veličini odnosno metodologiji mjerenja je riječ.  Obrazloženje  U isticanju manevarskih sposobnosti vozila kroz iskazivanje podatka o radijusu okretanja, danas u svijetu se koristi veći broj veličina koje se, unatoč istom nazivu, međusobno razlikuju kako po geometriji tako i po metodologiji mjerenja. Neke od tipičnih mjerenih veličina radijusa okretanja tako su tzv. „curb-to-curb“ radijus, „wall-to-wall“ radijus, centralni radijus i drugi. Budući da u Dokumentaciji nije navedeno o kojoj točno je mjerenoj veličini riječ, ostavlja se iznimno puno prostora za različita tumačenja i pogrešno iskazivanje tražene vrijednosti. Veličine koje će Ponuditelji pritom navesti u svojim ponudama teško su provjerljive u praksi što otvara prostor manipulacijama. Konačno, premda nisu poznate karakteristike ciljane rute po kojoj bi vozila koja su predmetom nabave prometovala, teško je za očekivati igdje na ruti u Gradu Zagrebu potrebu savladavanja nadasve oštrih zavoja ili okretanja u skučenim prostorima što se sugerira ovim traženim parametrom.    Prijedlog korekcije dokumentacije  Zbog gore obrazložene nemogućnosti jednostavnog, nedvosmislenog i provjerljivog formuliranja parametra radijusa okretanja, predlaže se da se ova stavka briše iz Dokumentacije. | | Prijedlog se ne prihvaća.  Obrazloženje:  Naručitelj će prihvatiti vrijednosti koje proizvođač stavlja u katalog nuđenog proizvoda.  Kako ne možemo predvidjeti sve situacije, lokacije i okolnosti u kojima se vozilo i putnici u njemu mogu naći za vrijeme uporabe vozila, neosporno je neophodno uključiti ovaj parametar. Planirane rute vozila su po Centru grada, pa je poželjno vozilo s manjim radijusom okretanja. |
| 5. | Mogućnost savladavanja uspona  U tablici u Poglavlju 4 „Opis predmeta nabave“, pod zahtijevanom mogućnosti savladavanja uspona navedena je IZRAZITO VISOKA VRIJEDNOST što sugerira da je riječ o greški.    Obrazloženje  Navedena zahtijevana vrijednost maksimalnog uspona od 20 stupnjeva kojeg predmetna vozila moraju savladavati je izrazito visoka i s velikom sigurnošću se može tvrditi da javnih prometnica s ovakvim usponom u Gradu Zagrebu nema. Čak i da je riječ o pogrešno navedenoj mjernoj jedinici, te da je umjesto „stupnjevi“ trebalo stajati „%“, navedena zahtijevana vrijednost je previsoka i teško da će se potrebe savladavanja ovako strmih uspona javiti u praksi u Gradu Zagrebu (npr. maksimalni uspon Mesničke ulice iznosi cca. 14%).  Prijedlog korekcije dokumentacije  Predlaže se da se ova stavka izmijeni tako da glasi „Mogućnost savladavanja uspona: min 12%“. | | Prijedlog se djelomično prihvaća, te se traži izmjena dokumentacije na način da piše 20%.  Obrazloženje:  Kako navodite da je maksimalni uspon Mesničke ulice 14%, a moguće je da će vozila i njome prometovati, nije prihvatljivo nabavljati vozila koja ne mogu savladati taj uspon. Traženo savladavanje uspona od 20% osigurava da će vozilo moći savladati uspon Mesničke i eventualno potreban nešto veći uspon. |
| 6. | Duljina vozila  U tablici u Poglavlju 4 „Opis predmeta nabave“, pod zahtijevanom maksimalnom duljinom vozila navedena je IZRAZITO RESTRIKTIVNA vrijednost kojom se bitno ograničava broj mogućih ponuditelja.  Obrazloženje  Navedena vrijednost maksimalne zahtijevane duljine vozila restriktivna je i Naručitelju bitno smanjuje izbor mogućih modela vozila. Tako na primjer navedenom se zahtijevanom vrijednošću onemogućava podnošenje ponude renomiranim brendovima kao što su Melex ili Italcar čija vozila spadaju u red najprodavanijih na tržištu regije i obilato su isprobana u sličnim primjerima prijevoza putnika u praksi. U tom kontekstu, zadržavanjem navedene vrijednosti zahtijevane maksimalne duljine vozila može se steći dojam preferiranja pojedinih ili čak jednog brenda/modela vozila. Nadalje, budući da dulja vozila u pravilu jamče veću udobnost putnika, s obzirom da se ne očekuje prometovanje predmetnih vozila u skučenim ambijentima, u potpunosti nije jasno kojom se argumentacijom rukovodio Naručitelj pri navođenju ovakvog restriktivnog zahtjeva.    Prijedlog korekcije dokumentacije  Kako bi se Naručitelju pružila mogućnost izbora iz većeg broja potencijalnih modela vozila, predlaže se da se ova stavka izmijeni tako da glasi: „Duljina vozila: max. 4.800 mm“. | | Prijedlog se ne prihvaća.  Obrazloženje:  Kako je svaki grad prostorno-geografski i klimatski drugačiji te urbanistički različit, nije moguće primijeniti mjerilo najprodavanijih vozila u regiji, već je Naručitelj odredio maksimalnu duljinu vozila sukladno prometnim i geografskim uvjetima područja u kojima se planira da će tražena vozila prometovati. Očekuje se prometovanje vozila u skučenim uvjetima ulica Gornjeg grada te prometnih i pješačkih gužvi u vrijeme Adventa i drugih događanja u Centru grada te Naručitelj ostaje pri prvotno traženom. |
| 7. | Težina vozila  U tablici u Poglavlju 4 „Opis predmeta nabave“, pod zahtijevanom težinom vozila navedena je vrijednost koja je TEŠKO PROVJERLJIVA u praksi što otvara prostor pogrešnim interpretacijama i manipulacijama. Također, navedena vrijednost je IZRAZITO RESTRIKTIVNA te se njome bitno ograničava broj mogućih ponuditelja.  Obrazloženje  Sukladno Pravilniku o tehničkim uvjetima za turističko vozilo (NN 86/2015), vozila koja su predmetom nabave potrebno je dodatno opremiti propisanim komponentama pasivne sigurnosti putnika. Ugradnja ovih komponenti povećava ukupnu masu vozila, a budući se one ugrađuju naknadno od strane Ponuditelja te Pravilnikom NIJE PROPISAN njihov točan tip ili vrsta, konačna masa vozila će odstupati od one deklarirane od strane proizvođača vozila. U tom kontekstu se kataloška vrijednost mase ponuđenog vozila može držati ništavnom budući da ona može bitno odstupati od stvarne mase vozila s ugrađenim propisanim komponentama.    Nadalje, postavljanjem zahtjeva za maksimalnu masu vozila sugerira se da Naručitelj drži kako vozila manje mase pružaju višu razinu kvalitete što je pogrešno i ne može se ničim argumentirati. Naprotiv, vozila veće mase u pravilu su većih gabarita i robusnosti, čime se jamči bolja udobnost putnika, viša razina njihove sigurnosti te dugovječnost vozila.  Prijedlog korekcije dokumentacije  Zbog gore obrazložene nemogućnosti provjere ukupne mase vozila s ugrađenom dodatnom opremom, kao i zbog nemogućnosti odabira smislenog praga maksimalne vrijednosti mase vozila, predlaže se da se ova stavka briše iz Dokumentacije. | | Prijedlog se ne prihvaća.  Obrazloženje:  Dodatne komponente pasivne sigurnosti putnika moraju ugraditi svi Ponuditelji, te se kao takve neće uzimati u obzir. Pri kontroli ponuda gledat će se samo kataloška vrijednost mase ponuđenog vozila.  Naručitelj se ne slaže s navodom da veća masa vozila i veći gabariti jamče veću udobnost putnika, jer ni to nije dokazivo ili mjerljivo te ostaje pri svom uvjetu. |
| 8. | Međuosovinski razmak  U tablici u Poglavlju 4 „Opis predmeta nabave“, pod zahtijevanom vrijednošću međuosovinskog razmaka vozila navedena je IZRAZITO RESTRIKTIVNA vrijednost kojom se bitno ograničava broj mogućih ponuditelja.  Obrazloženje  Vidi pod 6)  Prijedlog korekcije dokumentacije  Kako bi se Naručitelju pružila mogućnost izbora iz većeg broja potencijalnih modela vozila, predlaže se da se ova stavka izmijeni tako da glasi: „Međuosovinski razmak: max. 3.500 mm“. | | Primjedba se ne prihvaća.  Obrazloženje:  Obzirom da Naručitelj ostaje pri traženoj maksimalnoj duljini vozila, nema potrebe za promjenom ove dimenzije. |
| 9. | Mehanički kočioni sustav  U tablici u Poglavlju 4 „Opis predmeta nabave“, pod zahtijevanom vrijednošću kočionog sustava navedeno je tehničko rješenje s mehaničkim kočnicama što je za zadane uvjete prijevoza ljudi razmjerno strmim ulicama IZRAZITO OPASNO.  Obrazloženje  Predloženi kočioni sustav vozila s mehaničkim kočnicama samo na stražnjoj osovini za zadane uvjete prometovanja predstavlja izrazito loše tehničko rješenje zbog sljedećeg:  Budući se kočiona sila prenosi na kotače isključivo mehaničkom vezom (najčešće kočionom sajlom), u slučaju njezinog puknuća vozilo u potpunosti gubi funkcionalnost kočenja, što je izrazito opasno naročito u situaciji kretanja na nizbrdici.  Kočenjem samo stražnjih kotača, pri kretanju na nizbrdici učestalo može doći do blokiranja stražnjih kotača zbog pomicanja centra mase prema naprijed, što produljuje zaustavni put, naročito u uvjetima smanjenog koeficijenta prianjanja kao što je to slučaj kod mokrih ili orošenih kolnika.  U dokumentaciji nije navedeno da predmetno vozilo mora imati i ručnu parkirnu kočnicu što znatno otežava rukovanje/kretanje vozilom na uzbrdici.  Prijedlog korekcije dokumentacije  Kako bi se zajamčila maksimalna sigurnost putnika i vozača, predlaže se da se ova stavka izmijeni tako da glasi: „Kočioni sustav: Hidrauličke dvokružne kočnice, sprijeda disk, straga bubanj. Ručna parkirna kočnica“. | | Prijedlog se ne prihvaća.  Obrazloženje:  Prema Pravilniku o tehničkim uvjetima za turističko vozilo (NN 86/2015), turističko vozilo mora biti opremljeno parkirnom kočnicom te to nije potrebno navoditi. Isto Pravilnik navodi da vozilo mora imati efikasan kočni sustav. Naručitelj je specificirao samo stražnje mehaničke kočnice, a Ponuditelju je ostavljena mogućnost da sam definira ostalo. |