

Na temelju članka 198. stavka 4. Zakona o javnoj nabavi (NN 120/16, 114/22) i članka 11. Pravilnika o planu nabave, registru ugovora, prethodnom savjetovanju i analizi tržišta u javnoj nabavi (NN 101/2017, 144/2020), Naručitelj, GPP d.o.o. Osijek, Cara Hadrijana 1, objavljuje:

**IZVJEŠĆE O PROVEDENOM PRETHODNOM SAVJETOVANJU
SA ZAINTERESIRANIM GOSPODARSKIM SUBJEKTIMA
ZA POSTUPAK JAVNE NABAVE: NOVI TRAMVAJI**

Naručitelj: GPP d.o.o. Osijek, Cara Hadrijana 1

Adresa: Osijek, Cara Hadrijana 1

OIB: 96779488329

Evidencijski broj nabave: VV-RO-001EU/2022

Datum početka prethodnog savjetovanja: 26.10.2022. godine

Datum završetka prethodnog savjetovanja: 07.11.2022. godine

Sastanci tijekom savjetovanja: tijekom savjetovanja Naručitelj nije održavao sastanke sa gospodarskim subjektima

Naručitelj je u predmetnom postupku prethodnog savjetovanja sa zainteresiranim gospodarskim subjektima zaprimio velik broj pitanja, primjedbi i prijedloga, slijedom kojih odlučuje izmijeniti Dokumentaciju o nabavi te provesti novi postupak prethodnog savjetovanja sa zainteresiranim gospodarskim subjektima. U nastavku se nalazi prikaz zaprimljenih pitanja, primjedbi i prijedloga te očitovanje Naručitelja na ista.

Pitanje 1:

Tehnička specifikacija – točka 1.5

„Jednostrani, s najmanje tri modula, desno. Trebaju biti projektirani tako da im je težina minimalna, što ne smije utjecati na nosivost vozila te njegovu čvrstoću i krutost karoserije.“

Tramvaji duljine 20-25 m mogu se sastojati od dva ili tri modula. Vozilo s tri modula mora biti opremljeno s dva prolaza, što ima za posljedicu veće troškove održavanja i specifično tehničko rješenje. Predlažemo formulaciju „s najviše tri modula.“

Odgovor 1

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 2:

Tehnička specifikacija – točka 2.2

„Visina vozila u hodniku za kretanje putnika, mjereno od poda: najmanje 2200 mm“

U tom slučaju područja iznad okretnih postolja, posebno kada su tramvaji opremljeni zakretnim okretnim postoljima, visina neće biti manja od 2100 mm. Pravni propisi koji opisuju unutarnje dimenzije su ECE 107 i Direktiva 2001/85/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 20. studenog 2001. o posebnim odredbama za dopune direktiva 70/156/EEZ i 97/27/EZ, gdje je zahtjev 1 900 mm, tako da ne postoji pravna pozadina koja bi zahtijevala 2 200 mm. Promijenite svoj zahtjev na predloženu vrijednost.

Odgovor 2:

Naručitelj djelomično prihvaća prijedlog GS i mijenja „Visina vozila u hodniku za kretanje putnika, mjereno od poda: najmanje 2100 mm”

Pitanje 3:**Tehnička specifikacija – točka 3.6**

„Širina prolaza u prostoru za putnike, u zoni šasije: Minimalno 600 mm“

Minimalna širina dna prolaza u području okretnog postolja od 600 mm ograničava moguća tehnička rješenja i ne donosi stvarnu korist za protok putnika – važnija je širina u visini preko 900 mm (vidi za primjer lutku za testiranje prolaza prema ECE 107). Predlažemo formulaciju „Minimalno 500 mm“.

Odgovor 3:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i mijenja tekst „Širina prolaza u prostoru za putnike, u zoni postolja: Minimalno 500 mm”.

Pitanje 4:**Tehnička specifikacija – točka 7.3**

„Bočni prozori: Svi bočni prozori (uključujući i prozore na vratima) moraju biti zatamnjeni sa zaštitom od prodora sunčeve svjetlosti, opremljeni staklenim pločama od ojačanog kaljenog stakla, laminirano dvostruko staklo povezano prozornom membranom, u putničkom prostoru mogućnost otvaranja prema potrebi bočni prozori u gornjem dijelu, osim prozora za izlaz u nuždi. Razina toniranja odgovara ECE R43 propisu.“

Vrlo je neuobičajeno, a prema iskustvu tvrtke _____ i nije potrebno, za bočne prozore koristiti dvostruko laminirano sigurnosno staklo (VSG). Rješenje je moguće, ali vrlo skupo, čak i za operatera u slučaju potrebe zamjene oštećenog prozora. Ova vrsta stakla se koristi za prednje prozore, gdje je to potrebno s obzirom na standarde. Preporučamo da tražite uobičajeno rješenje, ESG staklo – kaljeno staklo, koje jamči potrebnu sigurnost za putnike i vrhunsko je rješenje na svjetskom tržištu.

Odgovor 4:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS.

Pitanje 5:**Tehnička specifikacija – točka 10.1**

„Podnica je izrađena od vatrootporne šperploče debljine najmanje 20 mm ili ekvivalentnog materijala, koji je elastičnim spojem mehanički povezan s podvozjem karoserije. Kvaliteta poda i podne obloge mora odgovarati normi HRN EN 45545 ili jednakovrijednoj ili DIN 5510:2009 ili jednakovrijednoj. Podna obloga mora biti od umjetnih materijala min. debljine 2 mm, čija je površina protuklizna i antistatična, min klasa R9 prema DIN 51130 ili ekvivalentna, pogodna za ručno i strojno pranje. Podloga bi trebala moći smanjiti buku i vibracije.“

Debljina od 20 mm prema našem iskustvu nije potrebna. U projektima koje je ponudio i isporučio _____ uvijek smo koristili šperploču ili slične materijale između 12 i 15 mm koji ispunjavaju sve mehaničke i toplinske zahtjeve. Predloženi materijali i njihova debljina ispunjavaju sve standardne zahtjeve. Predlažemo formulaciju: „Pod je dizajniran čvrst (krut), izrađen od šperploče ili ekvivalentnog materijala...“

Odgovor 5:

Naručitelj djelomično prihvaća prijedlog GS-a i mijenja tekst u dijelu "Pod je napravljen od min. 15 mm debele..."

Pitanje 6:

Tehnička specifikacija – točka 14.1

„Na većem dijelu tramvajske mreže prisutna su veća dinamička opterećenja okretnih postolja i karoserije. Iz tih razloga, okretna postolja trebaju biti bolje prilagođena velikim naprezanjima. Vozila trebaju imati veći broj okretnih postolja i manje osovinsko opterećenje. Preferiraju se pomična okretna postolja kako bi se smanjilo trošenje i habanje na tračnicama u zavojima. Tramvaj mora imati najmanje 2 okretna postolja, od kojih svako mora imati po dvije tračne kočnice. Vijek trajanja mora biti identičan vijeku trajanja tramvaja. Svako postolje treba imati parkirnu kočnicu. Sila kočenja ručne kočnice mora biti tolika da maksimalno opterećeni tramvaj miruje na nagibu od 60%. Prijenos snage s motora na zupčanik treba osigurati bez kardanskog zgloba, a prihvatljivo je i rješenje spojke. Novi kotači trebaju imati promjer od 650-700 mm. Kotač ne smije monoblok kotač, mora imati gumeni umetak za prigušivanje i smanjenje buke. Međuosovinski razmak trebao bi biti 1.800-2.000 mm. Zbog velike vlage i soli u zimskim mjesecima svi spojevi na okretnim postoljima moraju biti izvedeni u stupnju zaštite IP68. Kablovi moraju biti zaštićeni od mehaničkih oštećenja. Spajanje niskonaponskih kabela mora biti izvedeno preko konektora ili ekvivalenta sa stupnjem zaštite min. IP 67. Kabelski priključci od vučnih motora, ako su izvedeni u razvodnoj kutiji, moraju biti sa stupnjem zaštite IP 68. Svi kabeli na okretnim postoljima moraju biti pričvršćeni stezaljkama. Vozilo mora biti opremljeno uređajima za pjeskarenje. Širina kotača treba biti 85 mm. Svi spojevi i pričvršni elementi moraju biti lako dostupni, tako da se okretno postolje može brzo zamijeniti. U tu svrhu koriste se brze spojnice i crijeva. Električni priključci moraju imati odvojive konektore.“

Koncept tramvajskih okretnih postolja tvrtke _____ usmjeren je na smanjenje dinamičkih sila između kolosijeka i okretnih postolja kako bi se zajamčio mogući dug život okretnih postolja i kolosijeka. Rješenje se sastoji od elastičnog okvira okretnog postolja, potpuno ovjesnog mjenjača i optimalnog promjera kotača. Ovo rješenje daje uštede na strani infrastrukture (manje trošenje tračnica) i vlasnika tramvaja (manje trošenje kotača) tijekom životnog ciklusa vozila.

Veličina vozila ima vrlo značajan utjecaj na težinu kotača, a to se odnosi na sile. Prema iskustvima _____ na tržištu srednje Europe i istočne Europe optimalni promjer je 610 mm. Predlažemo formulaciju: „kotači trebaju imati minimalni promjer od 600 mm“.

Odgovor 6:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS i mijenja tekst: "kotači trebaju imati minimalni promjer od 600 mm".

Pitanje 7:

Tehnička specifikacija – točka 14.4

„Podesiva visina tramvaja: Mogućnost podešavanja visine poda (niveliranja) s obzirom na težinu putnika u tramvaju, a radi održavanja sigurnosnog razmaka između praga niskopodnog vozila i ruba vozila (zadržavanje visine poda pri ulasku/izlasku putnika bez obzira na broj putnika) i radi prilagodbe privremenim uvjetima na izoliranim dionicama željezničke infrastrukture.“

Traženo rješenje je vrlo skupo i ne koristi se na tržištu tramvaja u Europi. U europskim zemljama takav zahtjev nije tražen zbog visokih troškova implementacije i visokih troškova održavanja ovakvog rješenja, a s druge strane zanemarive koristi za putnike. Čak i ako ćemo uzeti u obzir lakši ulaz u tramvaj to nije u potpunosti točno, jer je kupac definirao kolika je visina ulaza za prazan tramvaj, a u slučaju natovarenog tramvaja razmak između ruba perona i ruba ulaza će biti manji što znači više koristi za putnike.

Trenutni zahtjevi signaliziraju da je zahtjev (zbog neuobičajenog i nezatraženog u EU sustavu) isplativ za neku konkretnu tvrtku koja već ima ili razvija takav sustav.

Molimo Vas uklonite ovaj zahtjev.

Odgovor 7:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i uklanja ovaj zahtjev.

Pitanje 8:

Stavka 2.2. Širina kolnog ormara (vanjska - bez retrovizora)

Definirane tehničke specifikacije

od 2.450 do 2.500 mm

Prijedlog izmjene

od 2.400 do 2.500 mm,

eventualno da li se može 2.450 mm postići "dodatcima" na pragovima vrata?

Odgovor 8:

Naručitelj ne prihvaća prijedlog s obzirom da GS nije definirao radi li se o pokretnom ili fiksnom dodatku, te Naručitelj smatra da rješenje narušava vizualni izgled i potencijalno predstavlja opasnost za pješake.

Pitanje 9:

Stavka 2.9. Visina ulaza iznad gornjeg ruba tračnice

Definirane tehničke specifikacije

maksimalno 300 mm

Prijedlog izmjene

maksimalno 350 mm

Odgovor 9:

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a.

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a (stavka 2.10. Teh. specifikacija) jer su pojedina stajališta na liniji 1 izvedena tako da su u zoni ulaska u vozilo dodatno spuštenu u odnosu na razinu GRT jer imaju kanalicu za odvod vode, pa bi bilo potrebno zakoračiti i više od 400 mm u visinu, a to je neprihvatljivo zbog starijih osoba kao i zbog osoba sa smanjenom pokretljivošću i djece.

Pitanje 10:

Stavka 2.10. Visina poda tramvaja sa novim kotačima u pristupnom području od GRT-a. Pod će biti na istoj visini ulaza za sva putnička vrata

Definirane tehničke specifikacije

maksimalno 350 mm

Prijedlog izmjene

maksimalno 380 mm

Odgovor 10:

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a.

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a (stavka 2.11. Teh. specifikacija) jer su pojedina stajališta na liniji 1 izvedena tako da su u zoni ulaska u vozilo dodatno spuštenu u odnosu na razinu GRT jer imaju kanalicu za odvod vode, pa bi bilo potrebno zakoračiti i više od 400 mm u visinu, a to je neprihvatljivo zbog starijih osoba kao i zbog osoba sa smanjenom pokretljivošću i djece.

Pitanje 11:

Stavka 3.6. Širina prolaza u putničkom prostoru u zoni postolja

Definirane tehničke specifikacije

Minimalno 600 mm

Prijedlog izmjene

minimalno 400mm ili stepenica

Odgovor 11:

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a, s obzirom da nema objašnjenog razloga za izmjenom ovog uvjeta.

Pitanje 12:

Stavka 8.1. Broj ulazno / izlaznih vrata za putnike

Definirane tehničke specifikacije

Tramvaj treba biti opremljen s minimalno četiri vrata, prva vrata jednokrilna minimalne širine 800 mm, ostala vrata dvokrilna minimalne širine 1300 mm, smještena na desnoj strani vozila

Prijedlog izmjene

Tramvaj treba biti opremljen s minimalno četiri vrata, prva vrata jednokrilna minimalne širine 700 mm, ostala vrata dvokrilna minimalne širine 1300 mm, smještena na desnoj strani vozila

Odgovor 12:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 13:

Stavka 11.1. Putnički stolci

Definirane tehničke specifikacije

Vozilo je opremljeno sjedalima min. širine 440 mm. Sjedala su izrađena od tvrde plastike te mogu biti djelomično tapecirana u materijal po želji kupca (materijal i boju uskladiti s naručiteljem), navesti koja je opcija - dati tehnički opis. Prema HRN EN 45545 ili DIN 5510:2009 ili jednakovrijednoj - stolci moraju biti teško zapaljivi i ne smiju razvijati štetne plinove. Otporni na vandalizam. Materijal koji omogućava lako čišćenje i dezinfekciju. Sjedala iznad okretnih postolja smještena su na podeste min. visine 170 mm iznad gornje ivice poda.

Prijedlog izmjene

Vozilo je opremljeno sjedalima min. širine 420 mm. Sjedala su izrađena od tvrde plastike te mogu biti djelomično tapecirana u materijal po želji kupca (materijal i boju uskladiti s naručiteljem), navesti koja je opcija - dati tehnički opis. Prema HRN EN 45545 ili DIN 5510:2009 ili jednakovrijednoj - stolci moraju biti teško zapaljivi i ne smiju razvijati štetne plinove. Otporni na vandalizam. Materijal koji omogućava lako čišćenje i dezinfekciju. Sjedala iznad okretnih postolja smještena su na podeste min. visine 170 mm iznad gornje ivice poda.

Odgovor 13:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 14:

Stavka 11.6. Platforma za ulaz invalidskih kolica

Definirane tehničke specifikacije

Automatska na izvlačenje - priložiti detaljan tehnički opis

Prijedlog izmjene

Automatska ili manualna rampa na izvlačenje - priložiti detaljan tehnički opis

Odgovor 14:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 15:

Stavka 14.1. Konstrukcija postolja - navesti vrstu postolja i dati detaljan tehnički opis

Definirane tehničke specifikacije

Veća dinamička opterećenja na okretnim postoljima i karoseriji prisutna su na većini tramvajske mreže. Zbog ovih razloga bi okretna postolja trebala biti bolje prilagođena velikim napreznjima. Vozila bi trebala imati veći broj okretnih postolja i što manje osovinskog opterećenja. Poželjna su pomična postolja kako bi se smanjilo trošenje i habanje na tračnicama u zavojima. Tramvaj mora imati najmanje 2 okretna postolja od kojih svako ima po dvije tračne kočnice. Vijek trajanja mora biti identičan vijeku trajanja tramvaja. Svako postolje treba imati parkirnu kočnicu. Sila kočenja parkirne kočnice mora biti takva da maksimalno opterećeni tramvaj miruje na nagibu od 60%. Prijenos snage s motora na mjenjač treba predvidjeti bez zglobnog vratila, također će biti prihvaćeno rješenje sa spojnicom. Novi kotači trebaju imati promjer od **650-700 mm**. Kotač ne smije biti mono blok, mora imati gumenu umetak za amortizaciju i smanjenje buke. Međuosovinski razmak trebao bi biti 1.800-2000 mm. Zbog visoke vlage i soli u zimskim mjesecima, svi spojevi na okretnim postoljima moraju se izvesti u stupnju zaštite IP68. Kablovi moraju biti zaštićeni od mehaničkih oštećenja. Spajanje niskonaponskih kablova mora biti izvedeno preko konektora ili jednakovrijedno uz stupanj zaštite min. IP 67. Kabelaške veze od vučnih motora ako se izvode u priključnoj kutiji moraju biti u izvedbi zaštite IP 68. Svi kablovi na okretnim postoljima moraju biti pričvršćeni stezaljkama. Vozilo mora biti opremljeno uređajima za posipanje pijeska. Širina kotača treba biti 85 mm. Svi spojevi i pričvršni elementi moraju biti lako dostupni, tako da se okretno postolje može brzo zamijeniti. Za ovu svrhu, koriste se brze spojnice i crijeva. Električni priključci moraju imati odvojive konektore.

Prijedlog izmjene

Veća dinamička opterećenja na okretnim postoljima i karoseriji prisutna su na većini tramvajske mreže. Zbog ovih razloga bi okretna postolja trebala biti bolje prilagođena velikim napreznjima. Vozila bi trebala imati veći broj okretnih postolja i što manje osovinskog opterećenja. Poželjna su pomična postolja kako bi se smanjilo trošenje i habanje na tračnicama u zavojima. Tramvaj mora imati najmanje 2 okretna postolja od kojih svako ima po dvije tračne kočnice. Vijek trajanja mora biti identičan vijeku trajanja tramvaja. Svako postolje treba imati parkirnu kočnicu. Sila kočenja parkirne kočnice mora biti takva da maksimalno opterećeni tramvaj miruje na nagibu od 60%. Prijenos snage s motora na mjenjač treba predvidjeti bez zglobnog vratila, također će biti prihvaćeno rješenje sa spojnicom. Novi kotači trebaju imati promjer od **minimalno 600 mm**. Kotač ne smije biti mono blok, mora imati gumenu umetak za amortizaciju i smanjenje buke. Međuosovinski razmak trebao bi biti 1.800-2000 mm. Zbog visoke vlage i soli u zimskim mjesecima, svi spojevi na okretnim postoljima moraju se izvesti u stupnju zaštite IP68. Kablovi moraju biti zaštićeni od mehaničkih oštećenja. Spajanje niskonaponskih kablova mora biti izvedeno preko konektora ili jednakovrijedno uz stupanj zaštite min. IP 67. Kabelaške veze od vučnih motora ako se izvode u priključnoj kutiji moraju biti u izvedbi zaštite IP 68. Svi kablovi na okretnim postoljima moraju biti pričvršćeni stezaljkama. Vozilo mora biti opremljeno uređajima za posipanje pijeska. Širina kotača treba biti 85 mm. Svi spojevi i pričvršni elementi moraju biti lako dostupni, tako da se okretno postolje može brzo zamijeniti. Za ovu svrhu, koriste se brze spojnice i crijeva. Električni priključci moraju imati odvojive konektore.

Odgovor 15:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 16:

Stavka 14.4. Ogibljenje

Definirane tehničke specifikacije

Navesti vrste (primarno i sekundarno ogibljenje) i izvedbe ogibljenja i dati detaljan tehnički opis. Ovjes mora omogućiti prilagodbu raspodjele opterećenja na međuosovinski razmak i osigurati elastičnost i prigušivanje

udara, vibracija i udarca uzrokovanih dodiranjem između kotača i tračnice. Komponente ovjesa sastavljaju se i rastavljaju uobičajenim alatima i uređajima, inače ponuditelj mora uključiti potrebne alate i uređaje u cijenu ponude. Strojarski elementi i oni koji osiguravaju elastičnost i prigušenje moraju biti otporni na habanje (razdvajanje, kidanje), ne trebaju održavanje ili trebaju minimalni stupanj održavanja, uz jamstvo od najmanje 300.000 km

Prijedlog izmjene

molimo izbaciti ovu stavku iz tehničkih specifikacija.

Odgovor 16:

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a s obzirom da nema objašnjenog razloga za izbacivanjem ovog uvjeta, a naručitelju je sustav ogibljenja bitan u smislu što manjih troškova održavanja za vrijeme eksploatacije vozila.

Pitanje 17:

Stavka 16.1. Vrste kočionih sustava

Definirane tehničke specifikacije

Tramvaj mora imati četiri neovisna kočna sustava:

- elektrodinamička kočnica na vučnim okretnim postoljima koja djeluje **do zaustavljanja tramvaja**
- mehanička parkirna kočnica na pogonskom postolju koja radi pri kočenju i brzinama od 3 km/h i manje
- mehaničke radne disk kočnice na okretnim postoljima bez vuče koji nemaju pogonske motore
- elektromagnetske tračničke kočnice na svim okretnim postoljima.

Prijedlog izmjene

Tramvaj mora imati četiri neovisna kočna sustava:

- elektrodinamička kočnica na vučnim okretnim postoljima koja djeluje **do 3km/h**
- mehanička parkirna kočnica na pogonskom postolju koja radi pri kočenju i brzinama od 3 km/h i manje
- mehaničke radne disk kočnice na okretnim postoljima bez vuče koji nemaju pogonske motore
- elektromagnetske tračničke kočnice na svim okretnim postoljima.

Odgovor 17:

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a s obzirom da nema objašnjenog razloga za izmjenom ovog uvjeta.

Pitanje 18:

Pitanje – o opsegu isporuke:

- DON, točka 1.7 – Procijenjena vrijednost nabave:

Obzirom na to da u DON stoji da u su ovom trenutku osigurana financijska sredstva za dio, odnosno određenu količinu predmeta nabave (10 niskopodnih tramvaja), predlažemo da Naručitelj umjesto postupka sklapanja okvirnog ugovora provede postupak za nabavu onog broja tramvaja za koje u ovom trenutku ima osigurana sredstva.

Navedeno se veže na nedefiniranost i nesigurnost sklapanja ijednog pojedinačnog ugovora temeljem Okvirnog sporazuma, a koja proizlazi iz točke 1.9. - za koju se predlaže da Naručitelj preuzme obvezu Okvirnim sporazumom na sklapanje 1. pojedinačnog ugovora za 10 niskopodnih tramvaja, za koje navodi da ima osigurana financijska sredstva.

U točki 1.7 DON-a navedeno je da je procijenjena vrijednost nabave 30 tramvaja 610.000.000,00 kn. Također, u DON-u je navedeno da se nabava prvih 10 tramvaja financira iz Nacionalnog plana oporavka i otpornosti. U relevantnim dokumentima koji su dostupni na poveznici: [Vlada Republike Hrvatske | Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021.-2026. - Dokumenti \(gov.hr\)](#) navedeno je da je

procijenjena vrijednost jednog tramvaja 15.000.000,00 milijuna kuna. Stoga molimo da Naručitelj preciznije pojasni koja je procijenjena vrijednost nabave pojedinog tramvaja.

Odgovor 18:

Prijedlog gospodarskog subjekta se djelomično prihvaća.

Naručitelj želi sklopiti Okvirni sporazum za nabavu svih 30 tramvaja budući da se radi o predmetu nabave koji predstavlja cjelinu, odnosno radi se o jednom tipu tramvaja. U skladu s navedenim Naručitelj smatra da je potrebno provesti jedan postupak nabave za svih 30 tramvaja.

Naručitelj će uskladiti procijenjenu vrijednost nabave s Nacionalnim planom oporavka i otpornosti, odnosno izmijeniti će procijenjenu vrijednost nabave 30 tramvaja na iznos od 450.000.000,00 kn.

Pitanje 19:

Pitanje – o sklapanju ugovora:

• DON, točka 1.9 – NAVOD SKLAPA LI SE UGOVOR O JAVNOJ NABAVI ILI OKVIRNI SPORAZUM TE NAČIN REALIZACIJE OKVIRNOG SPORAZUMA:

Obzirom da u DON stoji da u ovom trenutku nije osigurano sufinanciranje više od 10 niskopodnih tramvaja, molimo da odredite do kojeg se roka najkasnije očekuje obavijest o moguće osiguranim sredstvima sufinanciranja u okviru NPOO-a i Modernizacijskog fonda čija sredstva su osigurana u novom Financijskom razdoblju EU 2021.-2027.

Naime, molimo Vas da se Okvirnim sporazumom točno definira obveza i rok sklapanja 1. pojedinačnog ugovora za 10 niskopodnih tramvaja, a računajući od dana sklapanja OS.

U tom smislu, molimo Vas i da pojasnite i precizirate do kada se najkasnije očekuje ugovaranje pojedinačnog/ih ugovora za nabavu preostalih 20 novih niskopodnih tramvaja i u kojoj količini budući da Okvirni sporazum ne obvezuje na sklapanje pojedinačnog/ih ugovora na ukupne predviđene količine predmeta nabave?

Naime, količina tramvaja te vremenski okvir isporuka imaju značajan utjecaj na formiranje cijene ponude. Ovo se osobito veže i uz uvjet iz točke 6.7.- NAČIN ODREĐIVANJA CIJENE PONUDE budući da je cijena nepromjenjiva za vrijeme trajanja Okvirnog sporazuma (84 mj) – a što s obzirom na neizvjesno stanje i poremećaje na globalnom tržištu – nije moguće striktno definirati i fiksirati na period od 84 mj (fiksna cijena za period od 7 narednih godina nije razumna).

Molimo i za pojašnjenje ukoliko sufinanciranje preostalih 20 niskopodnih tramvaja neće biti ostvareno, hoće li se realizirati sklapanje pojedinačnog/ih ugovora glede njih uopće, te ukoliko hoće, u kojim minimalnim količinama? (Vezano i za točku 2.2. – količina predmeta nabave – potrebno je odrediti barem minimalne količine koje obvezuju okvirnim sporazumom).

Odgovor 19:

NPOO osigurana su sredstva za 10 tramvaja, a za sredstva iz Modernizacijskog fonda Naručitelj još nema konkretne informacije.

Točkom 1.9. DoN određeno je da Okvirni sporazum ne obvezuje Naručitelja na realizaciju Okvirnog sporazuma u cijelosti. Sukladno tome Naručitelj ne može definirati obvezu sklapanja pojedinačnih ugovora. Naručitelj će sklopiti 1. pojedinačni ugovor za 10 niskopodnih tramvaja u roku od 90 dana od sklapanja Okvirnog sporazuma.

Rok sklapanja ostalih pojedinačnih ugovora, kao ni minimalne količine se trenutno ne mogu točno odrediti budući da navedeno ovisi o financijskim sredstvima Naručitelja koja još nisu osigurana.

Ukoliko sufinanciranje preostalih 20 tramvaja neće biti ostvareno, Naručitelj neće realizirati sklapanje ostalih pojedinačnih ugovora.

Pitanje 20:

Pitanje – o opsegu isporuke:

- DON, točka 2.1 - Opis predmeta nabave:

„Odabrani Ponuditelj se obvezuje, prije isporuke prvog tramvaja, Naručitelju isporučiti bez posebne naknade za iste:

- ...

- alat, opremu, software i dijagnostiku potrebnu za rad i održavanje isporučenih tramvaja“

- Tehnička specifikacija, točka: Dokumentacija održavanja za sve tramvaje:

„ popis svih potrebnih kompleta specijalnih alata, opreme i instrumenata potrebnih za defektažu, održavanje i popravak, a uzimajući u obzir cijeli vijek trajanja tramvaja (minimalno 35 g.). Navesti vrstu, količinu, cijenu, specifikaciju i naziv proizvođača svih preporučenih alata, opreme instrumenata potrebnih za defektažu, održavanje i popravak (kao npr. kanalne dizalice, platformske dizalice, mosne dizalice, stroj za podpodno reprofiliranje obruča kotača, specijalno vozilo za vuču tramvaja)“

Iz oba navoda nije jasan opseg isporuke – da li se u alat i opremu, potrebnu za rad i održavanje tramvajska vozila, koje je Isporučitelj dužan isporučiti ubrajaju i kanalne dizalice, platformske dizalice, mosne dizalice, stroj za podpodno reprofiliranje obruča kotača i specijalno vozilo za vuču tramvaja ili su kanalne dizalice, platformske dizalice, mosne dizalice, stroj za podpodno reprofiliranje obruča kotača i specijalno vozilo za vuču tramvaja preporučeni alati i oprema koje je Isporučitelj obavezan preporučiti/definirati, ali ne i isporučiti.

Odgovor 20:

U alat i opremu, potrebnu za rad i održavanje tramvajska vozila, koje je Isporučitelj dužan isporučiti ubrajaju se i kanalne dizalice, platformske dizalice, mosne dizalice, stroj za podpodno reprofiliranje obruča kotača i specijalno vozilo za vuču tramvaja.

Pitanje 21:

Pitanje – o količini predmeta nabave

- DON, točka 2.2 – Količina predmeta nabave:

Vežano i uz pitanje na točki 1.9. DON-a, molimo da Naručitelj Okvirnim sporazumom točno definira obvezu i rok sklapanja 1. pojedinačnog ugovora za 10 niskopodnih tramvaja, a računajući od dana sklapanja Okvirnog sporazuma.

Nadalje, radi točne procjene obveze i planiranja ponuditelja i/ili ugovaratelja, molimo da Naručitelj Okvirnim sporazumom odredi minimalnu količinu u svezi preostalih 20 niskopodnih tramvaja čije sklapanje nije zajamčeno u ovom trenutku.

Odgovor 21:

Prijedlog gospodarskog subjekta se odbija.

Točkom 1.9. DoN određeno je da Okvirni sporazum ne obvezuje Naručitelja na realizaciju Okvirnog sporazuma u cijelosti. Sukladno tome Naručitelj ne može definirati obvezu sklapanja pojedinačnih ugovora. Naručitelj će sklopiti 1. pojedinačni ugovor za 10 niskopodnih tramvaja u roku od 90 dana od sklapanja Okvirnog sporazuma.

Minimalne količine ostalih pojedinačnih ugovora se trenutno ne mogu točno odrediti budući da navedeno ovisi o financijskim sredstvima Naručitelja koja još nisu osigurana.

Pitanje 22:

Pitanje – o rokovima početka i završetka ugovora

- DON, točka 2.6 – Rok početka i završetka izvršenja ugovora:

Molimo Naručitelja da odredi najkasniji rok za sklapanje pojedinačnog/ih ugovora za, a računajući od dana sklapanja OS. U točki 1.9 stoji da se Okvirni sporazum o isporuci robe mora sklopiti u roku od 30 dana od dana izvršnosti Odluke o odabiru, pa se moli točno definiranje roka za sklapanje 1. pojedinačnog ugovora glede 10 niskopodnih tramvaja od dana sklapanja OS, kao i definiranje najkasnijeg roka za sklapanje pojedinačnog/ih ugovora za preostalih 20 tramvaja.

Nadalje, moli se Naručitelja i za daljnje pojašnjenje navedenog:

„Rok isporuke prvog tramvaja iznosi maksimalno 24 mjeseca od dana obostranog potpisa svakog pojedinačnog ugovora o javnoj nabavi. Krajnji rok isporuke na temelju svih Pojedinačnih ugovora iznosi 30 mjeseci od sklapanja svakog pojedinačnog Ugovora ukoliko se nabavlja 10 tramvaja.”

Na koji su način određeni rokovi isporuke tramvaja (početni i krajnji rok), ukoliko Okvirni sporazum ne određuje vrijeme, kao ni obvezu sklapanja niti jednog pojedinačnog ugovora, a sam OS je određen na ukupno trajanje od 84 mjeseca?

Nadalje, ukazujemo kako je dio navoda iz ovog uvjeta oprečan i dovodi i u pitanje uvjet iz točke 1.9, kako slijedi:

“...te će se s odabranim ponuditeljem sklopiti 1 (prvi) pojedinačni ugovor o nabavi 10 novih niskopodnih tramvaja.”

a u usporedbi s dijelom navoda iz točke 2.6.:

“Krajnji rok isporuke na temelju svih Pojedinačnih ugovora iznosi 30 mjeseci od sklapanja svakog pojedinačnog Ugovora ukoliko se nabavlja 10 tramvaja.”

Naime, prema točki 1.9. proizlazi sklapanje 1 (prvog) pojedinačnog ugovora o nabavi 10 novih niskopodnih tramvaja – kao jednog i jedinstvenog ugovora za 10 tramvaja ukupno, a u ovoj točki 2.6 kao krajnji rok isporuke navodi se 30 mjeseci od sklapanja svakog pojedinačnog Ugovora ukoliko se nabavlja 10 tramvaja. Prema navedenom, smatra li se da je moguća i opcija sklapanja nekoliko pojedinačnih ugovora za 10 tramvaja (primjera radi: prvi ugovor za 5, drugi ugovor za 5 tramvaja), a kako bi se računao krajnji rok isporuke od 30 mj od dana sklapanja, kako navodite - “svakog pojedinačnog Ugovora ”?

Sukladno tome, a radi usklađenja roka isporuke (početak i završetak) molimo precizirati koliko se pojedinačnih ugovora sklapa za barem prvih 10 tramvaja. Ukoliko je to 1. pojedinačni ugovor za 10 tramvaja kao što navodite i u točki 1.9. - u tom smislu, predlažemo točno definiranje roka za sklapanje pojedinačnog ugovora (barem za 10 tramvaja) već u OS – a što bi uvelike olakšalo određivanje rokova i dinamike isporuke (s time u vezi i cijene!)

Bez navedenog, krajnji rok ne može biti definiran, već samo glasiti : “do isteka važenja okvirnog sporazuma”.

Nadalje, a u svezi istog, molimo i za pojašnjenje krajnjeg roka od ½ mjeseca odnosno maksimalno 35 mjeseci od sklapanja pojedinačnog ugovora za svaki sljedeći tramvaj iznad broja 10? Dakle, kako je i u ovom slučaju određen krajnji rok (za tramvaje iznad broja 10), a već se niti sam početni rok ne može definirati, odnosno neizvjesna je realizacija uopće?

Odgovor 22:

Pojedinačni ugovori o javnoj nabavi na temelju Okvirnog sporazuma se moraju sklopiti prije isteka roka na koji je sklopljen Okvirni sporazum, ali trajanje pojedinog ugovora ne smije biti dulje od 12 mjeseci od isteka roka na koji je Okvirni sporazum sklopljen, sukladno čl. 147. st. 2. ZJN 2016.

Naručitelj će sklopiti 1. pojedinačni ugovor za 10 niskopodnih tramvaja u roku od 90 dana od sklapanja Okvirnog sporazuma.

1. pojedinačnim ugovorom se nabavlja 10 niskopodnih tramvaja. Rok isporuke prvog tramvaja iznosi maksimalno 24 mjeseca od dana obostranog potpisa ugovora. Krajnji rok isporuke iznosi 30 mjeseci od sklapanja ugovora.

Rokovi isporuke za ostale pojedinačne ugovore: Rok isporuke prvog tramvaja iznosi maksimalno 24 mjeseca od dana obostranog potpisa ugovora. Krajnji rok isporuke ovisi o broju tramvaja koji se nabavljaju ugovorom. Ukoliko se ugovorom nabavlja 10 tramvaja ili manje krajnji rok isporuke je 30 mjeseci. Ukoliko se ugovorom nabavlja više od 10 tramvaja krajnji rok isporuke je 35 mjeseci.

Pitanje 23:

Pitanje – Tehnička i stručna sposobnost

DON, točka 4.2.1 - Popis glavnih isporuka robe koja je ista ili slična predmetu nabave (putnička tračnička vozila) koje su izvršene u godini u kojoj je započeo ovaj postupak javne nabave i tijekom sedam godina koje prethode toj godini.

Vezano uz propisane uvjete sposobnosti molimo da pojasnite da li se sličnim isporukama smatraju tračnička vozila isporučena unutar EU ili se uzimaju u obzir i ona koja su isporučena izvan EU?

Naime, ovo pitanje postavljamo iz razloga različitih tehničkih standarda koji se primjenjuju unutar i izvan EU.

Odgovor 23:

Sličnim isporukama se smatraju tračnička vozila koja su isporučena unutar EU i/ili izvan EU.

Pitanje 24:

Pitanje – o cijeni ponude

• DON, točka 6.7 – Način određivanja cijene ponude:

U DON je navedeno da je cijena nepromjenjiva za vrijeme važenja OS (84 mjeseca), a na kojih se 7 godina još pribraja i vrijeme donošenja odluke o odabiru. S obzirom na dugotrajnost, a time i neizvjesnost, molimo Naručitelja objašnjenje na koji će način biti osigurane pravične korekcije cijena predmeta nabave u vremenu, a s obzirom na globalne poremećaje i nepredvidivost kretanja cijena materijala, sirovina i rada na svjetskim tržištima (uvođenje klauzule o promijenjenim okolnostima za vrijeme važenja OS)?

Odgovor 24:

Naručitelj odbija prijedlog gospodarskog subjekta za uvođenjem klauzule o promijenjenim okolnostima za vrijeme važenja Okvirnog sporazuma.

Sukladno čl. 6. st. 4. Pravilniku o dokumentaciji o nabavi te ponudi u postupcima javne nabave (NN 65/2017, 75/2020) nepromjenjiva cijena je cijena koja tijekom trajanja ugovora o javnoj nabavi ili okvirnog sporazuma ostaje nepromijenjena. Naručitelj smatra da nije potrebno uvođenje klauzule o promijenjenim okolnostima budući da su u DoN, u točki 7.12. određeni uvjeti pod kojima može doći do izmjene ugovora, dok je u Prijedlogu Okvirnog sporazuma, čl. 8., kao i Prijedlogu Ugovora čl. 13. određeno pod kojim uvjetima može doći do raskida ugovora.

Pitanje 25:

Pitanje – definicija aktivnog ovjesa:

- DON, točka **6.9 KRITERIJ ZA ODABIR PONUDE - e) Aktivni ovjes (AO):**

„Aktivni ovjes (okretna postolja) je onaj koji s ili bez osovine omogućuje prilagodbu geometrije kotača tramvaja prilikom prolaska krivine/skretanja/neravnine na tračnicama.“

Molimo pojašnjenje pojma „aktivni ovjes“. Da li se sustav ovjesa koji osigurava održavanja visine poda putničkog prostora neovisne od opterećenja/broja putnika smatra aktivnim ovjesom ? Da li se sustav vođenja kotača u kojem su vodilice kotača međusobno povezane centralnim ležajem koji osigurava neovisne pomake kotača istog para smatra aktivnim ovjesom ?

Odgovor 25:

Sustav ovjesa koji osigurava održavanje visine poda putničkog prostora neovisno od opterećenja/broja putnika Naručitelj ne smatra aktivnim ovjesom.

Sustav vođenja kotača u kojem su vodilice kotača međusobno povezane centralnim ležajem koji osigurava neovisne pomake kotača istog para smatra se aktivnim ovjesom.

Pitanje 26:

Pitanje – definicija besplatnog servisa:

- DON, točka **6.9 KRITERIJ ZA ODABIR PONUDE - e) Rok trajanja besplatnog servisa vozila (BS):**

„Besplatni servis vozila obuhvaća sve troškove rada, dijelova, materijala, alata i ostale opreme vezano za te radove koje je potrebno izvršiti po servisnim intervalima iz servisne knjižice koju je Ponuditelj prilikom isporuke vozila predao Naručitelju.“

Ukoliko Naručitelj ne posjeduje odgovarajući alat i ostalu opremu za redovno održavanje tramvaja, da li nabava te opreme spada u pružanje usluge besplatnog servisa. Za kompletnu procjenu vrste i količine opreme i alata potrebnih za održavanje tramvaja potrebno je upoznati se s infrastrukturom i postojećom opremom i alatima Naručitelja - da li je planiran posjet Naručitelju - UVID U POSTOJEĆE STANJE ?

Odgovor 26:

Ukoliko Naručitelj ne posjeduje odgovarajući alat i ostalu opremu za redovno održavanje tramvaja nabava te opreme spada u pružanje usluge besplatnog servisa.

Svim zainteresiranim gospodarskim subjektima, prije podnošenja ponude, biti će omogućen neposredan uvid u postojeće stanje kako bi prije predaje ponude mogli steći uvid u sve uvjete, okolnosti, ograničenja i specifičnosti, a koji utječu ili bi mogli utjecati na izvršenje predmeta nabave. Svrha uvida je prikupljanje svih informacija o naravi predmeta nadmetanja, odnosno kako bi se mogli sagledati svi aspekti u svezi isporuke robe, opreme te pripadajućih usluga koji su predmet nabave, a kako bi se mogla ponuditi cjelovita i kvalitetna ponuda.

Uvid u postojeće stanje vršit će se sa svakim zainteresiranim gospodarskim subjektom – pojedinačno, uz prethodno predočenje ovlaštenja izdanog od ovlaštene osobe gospodarskog subjekta na ime stručnog/ih djelatnika koji će obaviti uvid u postojeće stanje.

Isto će se izvršiti uz pisanu najavu gospodarskog subjekta u dogovorenom terminu posjeta, uz prethodnu najavu predstavniku Naručitelja - kontakt osoba: Nebojša Dmitrović, e-mail: nebojsa.dmitrovic@gpp-osijek.com, u vremenu od 00:00 – 24:00 h. Sve eventualne troškove obilaska lokacije snosi gospodarski subjekt.

Uvid u postojeće stanje za ponuditelje nije obvezno. Ukoliko potencijalni ponuditelji ne pokažu zainteresiranost uvida u postojeće stanje, smatrat će se kao da je isto običeno te da su potencijalni ponuditelji

upoznati sa stanjem tramvajske infrastrukture. Potencijalni ponuditelji, ukoliko to žele, imaju mogućnosti obilaska tramvajske infrastrukture.

Neovisno o tome je li ponuditelj pregledao lokaciju, Naručitelj će smatrati da su ponuditelji upoznati sa svim činjenicama vezanim za formiranje cijene predmeta nabave.

Pitanje 27:

Pitanje – o trajnosti skladišta energije na vozilu:

- DON, točka **6.9 KRITERIJ ZA ODABIR PONUDE - f)** Skladištenje energije na vozilu (SE):

„Tramvaji koji imaju sustav koji omogućava skladištenja električne energije na vozilu Naručitelju omogućavaju uštedu električne energije u vršnim opterećenjima prilikom pokretanja tramvaja.

Očekivani vijek trajanja sustava skladištenja električne energije mora biti minimalno 10 godina prilikom kojeg operativni kapacitet ne smije biti manji od 80% obzirom da Naručitelj procjenjuje kako bi troškovi zamjene i zbrinjavanja takvog sustava bili visoki.“

Za proračun trajnosti skladišta energije na tramvaju u cilju zadovoljenja traženog vijeka trajanja od 10 godina potrebno je definirati uvjete korištenja/trošenja energije iz spremnika. Naručitelj treba definirati referentni profil (ili više njih) vožnje tramvaja na temelju kojih svi Ponuditelji mogu napraviti proračune s usporedivim rezultatima. Profil vožnje treba sadržavati:

- o broj zaustavljanja i pokretanja na referentnoj dionici,
- o duljinu referentne dionice,
- o srednju brzinu tramvaja na referentnoj dionici,
- o srednju popunjenost tramvaja na referentnoj dionici,
- o uvjete infrastrukture na referentnoj dionici (otpori pruge, nagib, zavoji, nadvišenja ...).

Odgovor 27:

- o broj zaustavljanja i pokretanja na referentnoj dionici - **49 puta**
- o duljinu referentne dionice - **18km**
- o srednju brzinu tramvaja na referentnoj dionici - **15 km/h**
- o srednju popunjenost tramvaja na referentnoj dionici - **136 putnika**
- o uvjete infrastrukture na referentnoj dionici (otpori pruge, nagib, zavoji, nadvišenja ...).

OKRETNICA ZELENO POLJE : R= 80 M DUŽINE 10 M

R= 50 M DUŽINE 7 M

R= 19,8 M DUŽINE 100 M

R = 29 M DUŽINE 33 M

KOD SKRETNICE S-12 IZA ŽELJEZNIČKOG PODVOŽNJAKA – R = 85 M DUŽINE 40M

KOD SAKUNTALA PARKA SJ. STRANA U KAPUCINSKOJ UL. – R=80 M DUŽINE 50M

TRG A. STARČEVIĆA KOD BOROVA SJ.STRANA – R= 30 M DUŽINE 30 M

TRG A. STARČEVIĆA KOD SLONA SJ. STRANA – R = 35 M DUŽINE 30 M

STROSSMAYEROVA ULICA KOD DUBROVAČKE SJ. STR. R = 70 M DUŽINE 60 M

STROSSMAYEROVA KOD KANIŽLIĆEVE SJ.STR. „S“ KRIVINA , R = 25 M DUŽINE 30 M

OKRETNICA VIŠNJEVAC STARO OKRETIŠTE SJ. STR. , R = 22 M DUŽINE 50 M

OKRETNICA VIŠNJEVAC NOVO OKRETIŠTE , R = 19 M DUŽINE 150 M

OKRETNICA VIŠNJEVAC STARO OKRETIŠTE JUŽ. STR. R = 22M DUŽINE 50 M

STROSSMAYEROVA KOD KANIŽLIĆEVE JUŽ.STR., R= 25 M DUŽINE 30 M

STROSSMAYEROVA KOD DUBROVAČKE JUŽ.STR. R= 70M DUŽINE 80M

TRG.A. STARČEVIĆA JUŽ. STR. KOD SLONA , R= 46 M DUŽINE 35 M

TRG A. STARČEVIĆA KOD BOROVA JUŽ. STR. R = 30 M DUŽINE 30 M

KAPUCINSKA UL. KOD JEGEROVE NA JUŽ. STR. R = 22 M, DUŽINE 20 M

EUROPSKE AVENIJE „S“ KRIVINA KOD DOMA ZDRAVLJA R = 50 M DUŽINE 30 M

OD SKRETNICE S13 DO ŽELJEZ. NADVOŽNJAKA JUŽ. STR. R = 90 M DUŽINE 40 M

USPON KOD ŽELJEZNIČKOG NADVOŽNJAKA DUŽINE 80 M OD 2,4 %
USPON KOD ŽELJEZNIČKOG NADVOŽNJAKA DUŽINE 380 M OD 0,54%
NIZBRDICA KOD ŽELJEZNIČKOG NADVOŽNJAKA DUŽINE JUŽ. STR 380 0,54%
NIZBRDICA KOD ŽELJEZNIČKOG NADVOŽNJAKA DUŽINE 80 M SJ.STR. 2,4%

Pitanje 28:

Pitanje – o uvjetima autonomne vožnje:

- DON, točka **6.9 KRITERIJ ZA ODABIR PONUDE - e) Autonomija vožnje (AV):**

„Na tramvaju je potrebno ugraditi sustav skladištenja električne energije koji omogućuje autonomiju vožnje bez napajanja iz tramvajske energetske mreže dužine puta od minimalno 300 metara pri maksimalnoj brzini 10 km/h.“

„Tramvaji koji imaju autonomiju vožnje bez napajanja iz tramvajske energetske mreže predstavljaju komparativnu prednost u izvanrednim situacijama obzirom na postojeću infrastrukturu Naručitelja koja na određenim dijelovima ima jednokolosječnu prugu s mimoilaznicama, a na određenom dijelu tramvajski promet Naručitelja odvija se i u cestovnom kolničkom traku pa bi u takvim situacijama tramvaj mogao biti prevezen u sigurnu zonu kako bi se osigurao neometan promet za ostale sudionike.“

Obzirom na navedeno, molim pojašnjenje o uvjetima autonomne vožnje:

- o **popunjenost tramvaja,**
 - o **minimalna dozvoljena srednja brzina tramvaja tijekom 300 m autonomne vožnje,**
 - o **uvjeti na pruzi tijekom autonomne vožnje (ravna pruga/krivine, uspon pruge ...)**
- kako bi osigurali usporedivost rezultata proračuna autonomije vožnje različitih Ponuditelja.**

Odgovor 28:

- o **popunjenost tramvaja - 136 putnika**
- o **minimalna dozvoljena srednja brzina tramvaja tijekom 300 m autonomne vožnje – izrada proračuna pri maksimalnoj brzini od 10 km/h**
- o **uvjeti na pruzi tijekom autonomne vožnje (ravna pruga/krivine, uspon pruge ...)**

OKRETNICA ZELENO POLJE : R= 80 M DUŽINE 10 M

R= 50 M DUŽINE 7 M

R= 19,8 M DUŽINE 100 M

R = 29 M DUŽINE 33 M

KOD SKRETNICE S-12 IZA ŽELJEZNIČKOG PODVOŽNJAKA – R = 85 M DUŽINE 40M

KOD SAKUNTALA PARKA SJ. STRANA U KAPUCINSKOJ UL. – R=80 M DUŽINE 50M

TRG A. STARČEVIĆA KOD BOROVA SJ.STRANA – R= 30 M DUŽINE 30 M

TRG A. STARČEVIĆA KOD SLONA SJ. STRANA – R = 35 M DUŽINE 30 M

STROSSMAYEROVA ULICA KOD DUBROVAČKE SJ. STR. R = 70 M DUŽINE 60 M

STROSSMAYEROVA KOD KANIŽLIĆEVE SJ.STR. „S“ KRIVINA , R = 25 M DUŽINE 30 M

OKRETNICA VIŠNJEVAC STARO OKRETIŠTE SJ. STR. , R = 22 M DUŽINE 50 M

OKRETNICA VIŠNJEVAC NOVO OKRETIŠTE , R = 19 M DUŽINE 150 M

OKRETNICA VIŠNJEVAC STARO OKRETIŠTE JUŽ. STR. R = 22M DUŽINE 50 M

STROSSMAYEROVA KOD KANIŽLIĆEVE JUŽ.STR., R= 25 M DUŽINE 30 M

STROSSMAYEROVA KOD DUBROVAČKE JUŽ.STR. R= 70M DUŽINE 80M

TRG.A. STARČEVIĆA JUŽ. STR. KOD SLONA , R= 46 M DUŽINE 35 M

TRG A. STARČEVIĆA KOD BOROVA JUŽ. STR. R = 30 M DUŽINE 30 M

KAPUCINSKA UL. KOD JEGEROVE NA JUŽ. STR. R = 22 M, DUŽINE 20 M

EUROPSKE AVENIJE „S“ KRIVINA KOD DOMA ZDRAVLJA R = 50 M DUŽINE 30 M

OD SKRETNICE S13 DO ŽELJEZ. NADVOŽNJAKA JUŽ. STR. R = 90 M DUŽINE 40 M

USPON KOD ŽELJEZNIČKOG NADVOŽNJAKA DUŽINE 80 M OD 2,4 %
USPON KOD ŽELJEZNIČKOG NADVOŽNJAKA DUŽINE 380 M OD 0,54%
NIZBRDICA KOD ŽELJEZNIČKOG NADVOŽNJAKA DUŽINE 380 MJUŽ. STR 0,54%
NIZBRDICA KOD ŽELJEZNIČKOG NADVOŽNJAKA DUŽINE 80 M SJ.STR. 2,4%

Pitanje 29:

Pitanje – o dokumentaciji:

- DON, točka 6.10 - **JEZIK I PISMO NA KOJEM SE IZRAĐUJE PONUDA ILI NJEZIN DIO:**

„Ponuditelj se obvezuje svoju ponudu, zajedno s pripadajućom dokumentacijom, izraditi na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu. Ako je neki dokument izdan na stranom jeziku, Ponuditelj ga mora dostaviti s prijevodom na hrvatski jezik.“

Radi obima dokumentacije, očuvanja točnosti izvorne dokumentacije pojedinih komponenti i podsustava originalnih proizvođača molimo Naručitelja da za pojedine podsustave i komponente dozvoli dostavu dokumentacije na Engleskom jeziku.

Odgovor 29:

Naručitelj djelomično prihvaća prijedlog gospodarskog subjekta.

Člankom 280. st. 2. ZJN 2016 određeno je da se ponuda izrađuje na hrvatskom jeziku i latiničnom pismu. Iznimno je moguće navesti pojmove, nazive projekata ili publikacija i sl. na stranom jeziku te koristiti međunarodno priznat izričaj, odnosno tzv. internacionalizme, tuđe riječi i prilagođenice. Naručitelj će omogućiti primjeren rok za pripremu i dostavu ponude.

Pitanje 30:

Pitanje – o jamstvima:

- DON, točka 7.3 VRSTA, SREDSTVO I UVJETI JAMSTVA:

Molimo da Naručitelj pojasni koja je vrsta osiguranja plaćanja predviđena za ugovorene tramvaje te u kojem iznosu i roku? (poštujući načelo uzajamnosti obveza i jednakosti činidaba)

7.3.1 JAMSTVO ZA OZBILJNOST PONUDE

Molimo da Naručitelj razumno smanji ili razluči jamstvo za ozbiljnost ponude, a s obzirom da ni sam ne može garantirati za sklapanje ugovora uopće, na isto se ne obvezuje OS.

Predlažemo da Naručitelj u DON-u navede obvezu sklapanja 1. pojedinačnog ugovora za 10 tramvaja, te jamstvo za ozbiljnost ponude formira u 2 grupe (1. grupa - 10 tramvaja na koje obvezuje OS, 2. grupa – preostalih 20 tramvaja koji se opcionalno navode u OS). U suprotnom, molimo da se jamstvo za ozbiljnost ponude razumno smanji, a ekvivalentno sigurnosti koju Ponuditelju pruža OS.

7.3.2 JAMSTVO ZA UREDNO ISPUNJENJE UGOVORA

„...u visini od 10% od vrijednosti ugovora ...“

„Trajanje jamstva je 30 dana duže od roka za ispunjenje ugovora.“

Definicija ispunjenja Ugovora:

**o Ugovor je ispunjen isporukom posljednjeg ugovorenog tramvaja
ILI**

o istekom jamstva zadnje isporučenog tramvaja ?

„...Naručitelj će jamstvo za uredno ispunjenje ugovora, vratiti odabranom ponuditelju najkasnije u roku od 15 (petnaest) dana od dana primitka jamstva za otklanjanje nedostataka u jamstvenom roku.“

Po primitku jamstva za otklanjanje nedostataka u jamstvenom roku za prvi isporučeni tramvaj, Naručitelj vraća jamstvo za uredno ispunjenje Ugovora u cijelosti ?

7.3.3 JAMSTVO ZA OTKLANJANJE NEDOSTATAKA U JAMSTVENOM ROKU

„...jamstvo za otklanjanje nedostataka u jamstvenom roku s rokom trajanja najdužeg jamstvenog roka koji je naveden u ponudi za svaki isporučeni tramvaj, u visini od 10% bez PDV-a od vrijednosti istog tramvaja ...“

Previsok iznos jamstva. Predlažemo da jamstvo za otklanjanje nedostataka u jamstvenom roku bude u visini 5%, što je uobičajeno kod isporuka tračničkih vozila.

„Ponuditelj je dužan svaki kvar koji se dogodi u jamstvenom roku otkloniti u roku od ne dužem od 3 dana od Naručiteljeve prijave. Za svaki dan prekoračenja toga roka ponuditelj je dužan Naručitelju platiti naknadu u iznosu 7.500,00 kn za svaki dan prekoračenja.“

Predlažemo smanjenje iznosa kazne po danu (ne)otklanjanja kvara dužeg od 3 dana sa 7.500,00 kn po danu na 1.500,00 kn po danu budući da je iznos od 7.500,00 kn neprimjereno visok.

Točka 7.3.2. Jamstvo za uredno ispunjenje ugovora i 7.3.3. Jamstvo za otklanjanje nedostataka u jamstvenom roku definiraju dostavu jamstava u visini 10% i to prvu do ispunjenja isporuke i nakon toga za jamstveni period. Izdavanje jedne objedinjene garancije nije moguće radi duljine trajanja svakog pojedinog ugovora (krajnji rok isporuke 30 mjeseci + 36 mjeseci minimalno jamstvo daje 5,5 godina, a garancije traju do 5 godina).

Predlažemo da se garancija umanjuje sa svakom isporukom za garanciju za uredno izvršenje ugovora odnosno istekom jamstvenog roka svakog pojedinog tramvaja za garanciju za otklanjanje nedostataka.

„Tijekom jamstvenog roka Ponuditelj jamči koeficijent tehničke ispravnosti (KTI) tramvaja od minimalno 90% uz redovno preventivno održavanje sukladno uputama o održavanju Ponuditelja.“

Molimo pojasnite kako se određuje koeficijent tehničke ispravnosti (KTI) i da li se KTI odnosi na sve isporučene tramvaje (flotu) ili svaki tramvaj zasebno ?

„Za svako vozilo koje uzrokuje KTI manje od 90% Ponuditelj je dužan Naručitelju platiti naknadu u iznosu 7.500,00 kn za svaki dan prekoračenja.“

Previsok iznos naknade, predlažemo smanjenje iznosa kazne na 1.500,00 kn budući da je iznos od 7.500,00 kn neprimjereno visok.

Molimo pojasnite način izračuna dnevnog KTI tramvaja/broja dana prekoračenja traženog KTI ?

„Ponuditelj se obvezuje osigurati sve rezervne dijelove, za vrijeme jamstvenog roka, ako se za njima javi potreba u slučajevima izvanrednih događaja, vandalizma, naleta, iskliznuća itd“

Na čiji trošak isporučitelj osigurava dijelove?

„Ponuditelj se obvezuje osigurati dobavljaljivost svih rezervnih dijelova minimalno 20 (dvadeset) godina od isporuke posljednjeg tramvaja.“

Predložena promjena teksta:

„Ponuditelj se obvezuje osigurati dobavljaljivost svih rezervnih dijelova minimalno 15 (petnaest) godina od isporuke posljednjeg tramvaja.“

Da li se isporuka posljednjeg tramvaja odnosi na isporuku tramvaja prema pojedinom Ugovoru ili prema Okvirnom sporazumu ?

Ukoliko tijekom Okvirnog sporazuma Naručitelj sklopi s Isporučiteljem više ugovora, moraju li svi isporučeni tramvaji i njihovi rezervni dijelovi biti identični?

Odgovor 30:

Naručitelj djelomično prihvaća prijedloge gospodarskog subjekta.

Naručitelj nije predvidio izdavanje jamstva za ozbiljnost plaćanja. Naime Naručitelj redovito podmiruje sve svoje ugovorene obveze, te smatra da nema potrebe za izdavanjem jamstva za ozbiljnost plaćanja.

Sukladno ZJN 2016 **jamstvo za ozbiljnost ponude** se računa u odnosu na procijenjenu vrijednost predmeta nabave. Budući da predmet nabave nije podijeljen na grupe, Naručitelj smije tražiti samo jedno jamstvo za ukupan predmet nabave. Međutim, s obzirom na to da će Naručitelj korigirati procijenjenu vrijednost predmeta nabave, smanjiti će se i iznos jamstva za ozbiljnost ponude.

Naručitelj će smatrati da je ugovor ispunjen isporukom posljednjeg ugovorenog tramvaja, odnosno Naručitelj će tražiti pojedinačno jamstvo za uredno ispunjenje ugovora za svako pojedino vozilo, te će po dostavi jamstva za otklanjanje nedostataka za svako pojedino vozilo vratiti jamstvo za uredno ispunjenje ugovora.

Naručitelj ne prihvaća prijedlog gospodarskog subjekta za smanjenje jamstva za otklanjanje nedostataka u jamstvenom roku i iznosa kazne po danu za (ne) otklanjanje kvara. S obzirom na procijenjenu vrijednost predmeta nabave Naručitelj smatra da su navedeni iznosi jamstva i kazne primjereni.

Naručitelj prihvaća prijedlog gospodarskog subjekta za umanjenje garancije sa svakom isporukom, odnosno istekom jamstvenog roka svakog pojedinog tramvaja za jamstvo za otklanjanje nedostataka.

Koeficijent tehničke ispravnosti (KTI) se odnosi na sve isporučene tramvaja (po pojedinačnom ugovoru).

Koeficijent tehničke ispravnosti računamo tako da podijelimo broj tehnički ispravnih vozila kroz ukupni broj vozila. Ako se KTI izražava u postotku onda se dobiveni broj pomnoži sa 100.

Ponuditelj se obvezuje osigurati sve rezervne dijelove, za vrijeme jamstvenog roka, ako se za njima javi potreba u slučaju izvanrednih događaja, vandalizma, naleta, iskliznuća itd. na vlastiti trošak.

Naručitelj ne prihvaća prijedlog gospodarskog subjekta za izmjenom teksta dokumentacije. Predloženi rok od minimalno 15 godina je prekratak i ne odgovara potrebama Naručitelja.

Isporuka posljednjeg tramvaja se odnosi na isporuku tramvaja prema pojedinom ugovoru.

Ukoliko tijekom Okvirnog sporazuma Naručitelj sklopi s Isporučiteljem više ugovora svi isporučeni tramvaji i njihovi rezervni dijelovi moraju biti identični.

Pitanje 31:

Pitanje - ugovorna kazna:

• DON, točka 7.4 UGOVORNA KAZNA:

„Za svaki dan kašnjenja s isporukom vozila koja nastane krivnjom ponuditelja / isporučitelja, Naručitelj će zaračunati odabranom ponuditelju ugovornu kaznu u visini od 2 % po danu od ugovorene cijene bez PDV-a do najvišeg iznosa od 10% ugovorene cijene bez PDV-a.“

U DON je predviđena kazna za zakašnjenje od ugovorenih rokova u visini od 2% ugovorene cijene bez PDV-a za svaki dan zakašnjenja. Molimo Naručitelja da preciznije definira odnosi li se iznos od 2% na pojedinu vrijednost predmeta zakašnjenja (vrijednost pojedinog tramvaja) ili na 2% od

ukupne ugovorene cijene?

Naime, ukoliko se 2% odnosi na ukupnu ugovorenu cijenu, a osobito uzimajući u obzir procijenjenu vrijednost nabave, smatramo da je kazna od 2 % po danu zakašnjenja neprimjereno visoka te molimo Naručitelja da odredi primjerenu kaznu, usporedivu sa onom iskazanom za vozila koja uzrokuju KTI manje od propisane za svaki dan u iznosu od 1.500,00 kn po danu.

Predlažemo uvesti i odredbu za izuzimanje od plaćanja ugovorne kazne, na način kako slijedi: "Odredbe o ugovornoj kazni neće se primjenjivati, ako je ugovoreni rok prekoračen uslijed više sile, promijenjenih okolnosti ili krivnjom trećih osoba, a što ugovaratelj mora dokazati."

Molimo razmotrite rok od 50 dana za Naručiteljevu mogućnost raskida ugovora uz naplatu jamstva za uredno ispunjenje ugovora, a bez propisane obveze obavijesti/poziva na ispunjenje i bez propisivanja oslobađajućih okolnosti (viša sila, krivnja trećih osoba)?

Odgovor 31:

Ugovorna kazna od 2% po danu se odnosi na pojedinu vrijednost predmeta zakašnjenja, odnosno vrijednost pojedinog tramvaja.

Prijedlog gospodarskog subjekta se djelomično prihvaća u dijelu koji se odnosi na višu silu. Naručitelj pristaje na: „Odredbe o ugovornoj kazni neće se primjenjivati, ako je ugovoreni rok prekoračen uslijed više sile, a što ugovaratelj mora dokazati.“ Odredbe o promijenjenim okolnostima i krivnji trećih osoba nisu prihvatljive zato što nije jasno i točno definirano na što se navedene odredbe odnose.

Naručitelj prihvaća prijedlog gospodarskog subjekta.

U slučaju prekoračenja roka isporuke vozila Naručitelj će ugovaratelju uputiti poziv na ispunjenje ugovorne obveze. Ako ugovaratelj ni nakon poziva ne ispuni svoju obvezu, a prekoračenje roka je više od 50 dana Naručitelj može ugovaratelju uputiti obavijest o raskidu ugovora i raskinuti ugovor bez štetnih posljedica i naplatiti jamstvo za uredno ispunjenje ugovora.

Pitanje 32:

Pitanje – o rokovima i načinu plaćanja

• **DON, točka 7.7 – Rok, način i uvjeti plaćanja:**

„Rok plaćanja je do 60 (slovima: šezdeset) dana računajući od dana zaprimanja računa u elektroničkom obliku (e-Račun) sukladno Zakonu o elektroničkom izdavanju računa o javnoj nabavi (NN 94/2018).“

Predlažemo rok plaćanja od 30 dana.

„Plaćanje po predumu je isključeno. Naručitelj će plaćanje izvršiti bez izdavanja instrumenata osiguranja plaćanja.“

S obzirom na složenost predmeta nabave i predviđene rokove molimo Naručitelja da predvidi plaćanje avansa u iznosu od 30% za ugovorene tramvaje.

Molimo Naručitelja za pojašnjenje isključuje li se ovime bilo kakvo osiguranje plaćanja?

Naime, Naručitelj se ne obvezuje OS na sklapanje pojedinačnog ugovora uopće, dok s druge strane - obveza Ponuditelja postoji odmah na početku davanjem jamstva za ozbiljnost ponude, a i u vidu kasnijih jamstava po ugovoru/ima (sklopljenim). Treba postojati jednakost obveza ugovornih strana, stoga, molimo Naručitelja da odredi svoju pravičnu obvezu glede osiguranja plaćanja.

Odgovor 32:

Naručitelj ne prihvaća prijedloge gospodarskog subjekta.

Naručitelj je sektorski naručitelj i omogućen mu je rok plaćanja do 60 dana. Budući da se predmet nabave financira kroz Nacionalni plan oporavka i otpornosti 2021/2026 i Modernizacijski fond čija sredstva su

osigurana u novom Financijskom razdoblju EU 2021.-2027., Naručitelj smatra da je rok plaćanja do 60 dana primjeren.

Naručitelj neće platiti avans u iznosu od 30 % za ugovorene tramvaje zbog toga što plaćanje avansa nije predviđeno u Nacionalnom planu oporavka i otpornosti 2021/2026 i Modernizacijskom fondu, a Naručitelj nema dovoljno vlastitih financijskih sredstava za plaćanje avansa.

Naručitelj nije predvidio izdavanje jamstva za ozbiljnost plaćanja. Naime Naručitelj redovito podmiruje sve svoje ugovorene obveze, te smatra da nema potrebe za izdavanjem jamstva za ozbiljnost plaćanja.

Pitanje 33:

Pitanje - dozvoljeni nagib rampe

- Tehnički opis, točka 1.3 - Visina tramvajskih stajališta:

„Dozvoljeni nagib rampe: $<10^\circ$ (manje od 10 stupnjeva)“

Napominjemo da bi za zadovoljavanje dozvoljenog nagiba na svim stajalištima (od visine 0,00 do 0,2 m) rasklopljena rampa trebala bi biti duga barem 1700 mm što zajedno s prostorom potrebnim za zakret invalidskih kolica od 90° daje ukupnu minimalnu širinu (dubinu) stajališta od minimalno 2600 mm. Taj uvjet ne zadovoljavaju sva stajališta u Osijeku. Zaključak: Ne postoji izvedba rampe koja zadovoljava dani uvjet o najvećem nagibu od 10° i koja je upotrebljiva na svim stajalištima u Osijeku; dio stajališta nije pogodan za upotrebu rampe za invalidska kolica ili radi visine ili radi širine(dubine) stajališta. Kriterij za izvedbu rampe treba sadržavati ograničenje koje će osigurati upotrebljivost rampe na većini stajališta.

Stoga predlažemo promjenu teksta: „Dozvoljeni nagib rampe na stajalištima visine iznad 0,10 m: $<10^\circ$ (manje od 10 stupnjeva).

Odgovor 33:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 34:

Pitanje - minimalni polumjer „S“ zavoja

- Tehnički opis, točka 1.4 - Pruga:

„Prohodnost vozila kod minimalnog polumjera “S” zavoja: $R=25 - 25$ m“

Radi točne provjere prohodnosti tramvaja molimo vas podatak o duljini ravnog dijela pruge između dva zavoja $R=25$ m koja čine „S“ zavoj.

Odgovor 34:

Ravni dio pruge između dva zavoja u "S" krivini je min. 4 m za radijuse $R=18$, $R=25$ m i $R=50$ m.

Pitanje 35:

Pitanje – o skretničkom otporniku

- Tehnički opis, točka 1.5.6 – Uređaj za prebacivanje skretnica:

„Sklopka za upravljanje skretnicom ima neutralni položaj za vrijeme vožnje te dva aktivna položaja: položaj "1"-želim promijeniti položaj skretnice" i položaj "0"-ne želim promijeniti položaj skretnice". Kad prilazi skretnici vozač vozi na zamah, pa prema signalizaciji položaja skretnice odlučuje promijeniti njen položaj, uključanjem ili ne uključanjem otpornika za prebacivanje skretnice. Hlađenje otpornika za prebacivanje

skretnice je prirodno, zrakom, a smještaj otpornika je na krovu vozila.“

Moderna rješenja upravljanja skretnicom zadržala su traženi način upravljanja, ali za regulaciju struje skretnice ne koriste skretnički otpornik nego potrebnu struju prebacivanja osigurava neki od pretvarača glavnog pogona u posebnom režimu rada.

Prijedlog promjene teksta – izbaciti dio o skretničkom otporniku:

„Kad prilazi skretnici vozač vozi na zamah, pa prema signalizaciji položaja skretnice odlučuje o promjeni njenog položaja.“

Odgovor 35:

Naručitelj djelomično prihvaća prijedlog GS tj. prihvaća i drugačiji, jednakovrijedan način upravljanja prebacivanja skretnicom.

Pitanje 36:

Pitanje - Niskopodnost tramvaja

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 1.2 - Niskopodnost vozila:

„Bez stepenica uzduž cijelog prostora za stajanje i prolaza, kosina sa maksimalnim kutom od 8%,..“

Kako je dozvoljena kosina rampa za invalide 10°, a zbog izbjegavanja točke loma na ulazu sa rampom za invalide, predložimo izmjenu teksta:

Bez stepenica uzduž cijelog prostora za stajanje i prolaza, kosina sa maksimalnim kutom od 8%, osim u zoni ulaza gdje je dozvoljena kosina 10°.“

Naručitelj nije definirao maksimalnu visinu poda u putničkom prostoru čime je omogućeno nuđenje i tramvaja koji nisu 100% niskopodni. Tramvaji koji nisu 100% niskopodni imaju duž putničkog prostora niz rampi za prijelaz između modula tramvaja što je loše za komfor i sigurnost putnika.

Smatramo da bi Naručitelj u sklopu dokumentacije trebao definirati maksimalno dozvoljenu visinu poda duž putničkog prostora te zahtijevati isporuku 100% niskopodnih tramvaja ili barem u sustavu bodovanja ENP-a uvrstiti i kriterij 100% niskopodnosti kao jedan od kriterija bodovanja budući da taj kriterij direktno utječe na komfor i sigurnost putnika te razinu usluge koju Naručitelj nudi krajnjim korisnicima tramvaja, putnicima.

Odgovor 36:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i mijenja tekst u dijelu „osim u zoni ulaza gdje je dozvoljena kosina do 10° i uključujući 10°“.

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a zbog mogućnosti tržišnog natjecanja za što više gospodarskih subjekata.

Pitanje 37:

Pitanje – bočne oplata

- Tehnička specifikacija, točka 1.7 Bočne oplata:

„Bočne ploče moraju biti izrađene od visoke otpornosti na koroziju i od profila koji ne dopušta skupljanje kondenzacije. Izvana tramvajske obloge mogu biti izrađene od ploča od nehrđajućeg čelika, aluminijske ili pocinčane čelične ploče pričvršćene lijepljenjem, izolirane zvučno izoliranim i izotermnim materijalima koji se mogu lako rastavljati.“

Molimo pojašnjenje: da li se zahtjev za laku rastavlјivost odnosi na bočne oplate ili na izolacijske materijale.

Odgovor 37:

Naručitelj napominje da se opis odnosi na bočne oplate.

Pitanje 38:

Pitanje – Retrovizori

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 1.14- Vanjski retrovizori:

„sklopivi prema unutra, tj. prema prednjem vjetrobranskom staklu. Moraju biti grijani i imati mogućnost elektro podešavanja ogledala od strane vozača (u svim smjerovima)“

Da li je dozvoljena ugradnja videoretrovizora umjesto traženih retrovizora s ogledalom?

Odgovor 38:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 39:

Pitanje – širina kolnog ormara

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 2.2 – širina kolnog ormara (vanjska – bez retrovizora): „od 2.450 do 2.500 mm“

Može li se za izvedbu kolnog ormara koristiti provjereno i standardizirano rješenje sanduka širine 2300 mm , uz zadovoljenje svih zahtjeva na kapacitet vozila i broj sjedećih mjesta ?

Odgovor 39:

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a. Naručitelj trenutno provodi projekt modernizacije tramvajske infrastrukture i tramvajskih stajališta koja će biti projektirana i izvedena za tramvaje maksimalne dužine 25m i za tramvaje širine kolnog ormara 2500 mm. Većina tramvaja (T3RPV) koji danas prometuju gradom Osijekom su širine 2500 mm.

Pitanje 40:

Pitanje – izvedba sjedala

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 3.2- Mjesto za sjedenje:

„...Minimalno 30% od ukupnog kapaciteta vozila“

Da li se sjedalo roditelj-dijete (širine 1,5 sjedala) u izračunu broja sjedećih mjesta računa kao 1 ili 1,5 sjedalo ?

Odgovor 40:

Naručitelj pojašnjava da se računa kao jedno sjedalo.

Pitanje 41:

Pitanje – izvedba elastične harmonike:

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 6.2 - Zglob:

„zglobovi između pojedinih dijelova vozila trebaju imati jednaku nosivost kao i ostali dijelovi vozila i kolnog ormara, elastičnu harmoniku, sa lako zamjenjivim donjim dijelom ...“

Izvedba harmonike zgloba s lako zamjenjivim donjim dijelom ne osigurava dovoljnu brtvenost grijanog i klimatiziranog putničkog prostora. Dolazi do nekontroliranog strujanja zraka u zoni zgloba i dodatnog gubitka grijanog/hlađenog zraka što negativno utječe na energetske efikasnost sustava grijanja, ventilacije i hlađenja vozila.

Prijedlog izmjene teksta - izbaciti zahtjev za lako izmjenjivim donjim dijelom harmonike zgloba.

Odgovor 41:

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a zbog toga što u slučajevima oštećenja donjeg dijela harmonike zgloba isti je moguće zamijeniti dok gornji dio harmonike zgloba ostaje i time se optimiziraju troškovi održavanja.

Pitanje 42:

Pitanje - o vučnoj napravi

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 6.6 - Vuča i dizanje vozila:

„Vučna naprava za spajanje vozila treba biti izvlačiva prema potrebi i skrivena u oplatu tramvaja putem pomičnog poklopca.“

Može li vučna naprava biti demontažna i spremljena u tramvaju u posebnom odjeljku dostupnom samo ovlaštenim osobama? Za sastavljanje demontažne vučne naprave nije potreban dodatni alat.

Odgovor 42:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 43:

Pitanje - o vožnji pranja

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 6.13 - Vodonepropusnost:

„...Voda ne smije ući u vozilo prilikom prolaska kroz postrojenje za pranje. Posebno treba voditi računa o vratima, prozorima i bočnim oplatom. Tramvaj mora raditi bez napona u kontaktnoj žici, a prekidač je montiran na kontrolnoj ploči za odabir ovog načina rada.“

Tramvaj mora imati „...autonomiju vožnje bez napajanja iz tramvajske energetske mreže dužine puta od minimalno 300 metara pri maksimalnoj brzini 10 km/h.“ Uz tu funkcionalnost, treba li uvoditi i posebnu funkciju vožnje pranja ? Ako treba, koja je najveća dozvoljena brzina kretanja kroz postrojenje za pranje ?

Odgovor 43:

Naručitelj pojašnjava da ne treba uvoditi posebnu funkciju vožnje pranja.

Pitanje 44:

Pitanje - o bočnim prozorima

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 7.3 - Bočni prozori:

„Svi bočni prozori (uključujući prozore na vratima) moraju biti zatamnjeni sa zaštitom od prodiranja sunčeve svjetlosti, opremljeni staklenim pločama izrađenim od ojačanog kaljenog stakla, laminirano

dvostruko staklo spojeno pomoću prozirne membrane, ...“

Kako nije moguće zadovoljiti oba zahtjeva na materijal bočnih prozora istovremeno, molimo pojašnjenje nejasnog navoda: bočni prozori mogu biti od kaljenog stakla ILI od laminiranog dvostrukog stakla spojenog pomoću prozirne membrane ?

Odgovor 44:

Naručitelj navodi da bočni prozori trebaju biti od kaljenog stakla (ESG).

Pitanje 45:

Pitanje - o vratima putničkog prostora

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 8.1 - Broj ulazno/izlaznih vrata za putnike:

„Tramvaj treba biti opremljen s minimalno četiri vrata, prva vrata jednokrilna minimalne širine 800 mm, ostala vrata dvokrilna minimalne širine 1300 mm, smještena na desnoj strani vozila.“

Ukoliko dimenzije tramvaja i prolaznost kroz zadane anvelope to dopuštaju, da li je dozvoljeno da i prva vrata budu dvokrilna minimalne širine 1300 mm što bi dodatno poboljšalo komfor prijevoza i brzinu izmjene putnika ?

Odgovor 45:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 46:

Pitanje - o podovima

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 10.1 - Karakteristike i kvaliteta ugrađenih materijala:

„Pod je napravljen od min. 20 mm debele teško zapaljive šperploče ili jednakovrijednog materijala koja je preko elastične mase mehanički spojena s donjim okvirom kolnog oramra.“

Da li je za izvedbu poda dozvoljena uporaba materijala tanjeg od 20 mm, koji zadovoljava zahtjeve zapaljivosti, nosivosti i može se smatrati jednakovrijednim ?

Odgovor 46:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i mijenja tekst u dijelu "Pod je napravljen od min. 15 mm debele..."

Pitanje 47:

Pitanje - o podnim oblogama

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 10.2 - Karakteristike i kvaliteta izrade:

„Obvezni minimalni zajamčeni životni vijek podova, uključujući sustav lijepljenja i podni tepih je 15 godina.“

Za proračun trajnosti poda i podne obloge u cilju zadovoljenja traženog vijeka trajanja od 15 godina potrebno je definirati uvjete korištenja. Naručitelj treba definirati:

- o procijenjeni broj prevezenih putnika po tramvaju u jednoj godini,
- o predviđene prijedene kilometre tramvaja u jednoj godini

na temelju kojih svi Ponuditelji mogu napraviti proračune s usporedivim rezultatima.

Odgovor 47:

Prosječno prevezeni broj putnika po tramvaju je 181.000 godišnje
Prosječno pređeni kilometri tramvaja u jednoj godini su 63.000 km.

Pitanje 48:

Pitanje - o platformi za ulaz invalidskih kolica

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 11.6 - Platforma za ulaz invalidskih kolica:

„Automatska na izvlačenje - priložiti detaljan tehnički opis“

Obzirom na širok raspon izvedbe i visine tramvajskih stajališta opisan u dokumentu „Tehnički opis, točka 1.3 - Visina tramvajskih stajališta“ molimo pojašnjenje o radnim uvjetima / visini stajališta sa koje platforma treba omogućiti ulaz putnicima u invalidskim kolicima.

Dozvoljava li se primjena drugačije izvedbe, npr. jednakovrijedno rješenje prilazne rampe za ulaz kolica? Niskopodna tramvajska vozila koja smo isporučili dvama kupcima (ukupno 156 tramvaja) opremljena su otklopnom rampom. Navedeno rješenje dokazalo je kvalitetu i pouzdanost tijekom 17 godina korištenja i više od 110 miliona prevaljenih kilometara. Ugradnja platforme u zoni vrata smanjuje svijetli otvor vrata, zauzima prostor za stajanje putnika i smanjuje ukupni kapacitet prijevoza putnika.

Odgovor 48:

Naručitelj prihvaća primjenu drugačije izvedbe (npr. manualna) prilazne rampe za ulaz kolica.

Pitanje 49:

Pitanje - o vozačkim vratima

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 12.2 - Vrata:

„Vrata min. širine 600 mm.“

Norma:

HRN EN 16186-8:2022: Željeznički sustav – Upravljačnica – 8. dio Raspored i dostupnost tramvajske upravljačnice (EN 16186-8:2022)

u točki 5.1.7 definira minimalnu širinu unutarnjih vrata upravljačnice tramvaj od 550 mm.

Molimo odgovor da li se vrata upravljačnice mogu izvesti u skladu s točkom 5.1.7 navedene norme – sa širinom većom ili jednakom 550 mm ?

„Gornja polovica vrata izrađena je od sigurnosnog stakla ...“

Molimo pojašnjenje: da li se pojam sigurnosno staklo odnosi i na kaljeno i na laminirano staklo ?

Odgovor 49:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS i navodi da širina vrata vozačke kabine može biti 550 mm, te da gornja polovica vrata može biti izrađena od sigurnosnog kaljenog stakla (ESG) ili laminiranog stakla (VSG).

Pitanje 50:

Pitanje - o projektnim temperaturama za grijanje, ventilaciju i klimu

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 13.1 - Mikro-klimatski uvjeti za vozilo:

„Vanjske projektne temperature za grijanje, ventilaciju i klimu -25°C do +45°C prema normi EN 50125 klasa T1 ili jednakovrijednoj.“

Navedena normu EN50125 govori o klimatološkim uvjetima u kojima vozilo i oprema vozila moraju raditi i neispravno je navedena kao referentna za vanjske projektne temperature za grijanje, ventilaciju i klimu. Projektne temperature za grijanje, ventilaciju i klimu su navedene u normama spomenutim u točkama 13.2. i 13.3.

Odgovor 50:

Naručitelj prihvaća i izbacuje dio teksta koji se odnosi na grijanje, ventilaciju i klimu, te raspon temperature -25 - do +45, te stavlja novi raspon -25°C do +40°C.

Pitanje 51:

Pitanje - o izvedbi okretnih postolja

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 14.1 - Konstrukcija postolja:

„Poželjna su pomična postolja kako bi se smanjilo trošenje i habanje na tračnicama u zavojima.“

Da li se pomičnim postoljima smatraju i postolja bez centralnog svornjaka. elastičnim vezama (gumeno-metalnim elementima i amortizerima) vezana sa sandukom tramvaja, s ograničenim kutem zakreta između postolja i sanduka tramvaja ?

„Tramvaj mora imati najmanje 2 okretna postolja od kojih svako ima po dvije tračne kočnice. Vijek trajanja mora biti identičan vijeku trajanja tramvaja.“

Molimo pojašnjenje: da li se traženi životni vijek od minimalno 35 godina (prema točki 1.8 dokumenta Troškovnik i Tehnička specifikacija) odnosi na okretna postolja ili na tračničke kočnice ?

„Svako postolje treba imati parkirnu kočnicu. Sila kočenja parkirne kočnice mora biti takva da maksimalno opterećeni tramvaj miruje na nagibu od 60%.“

**Da li se zahtjev na mirovanje na nagibu od 60% odnosi na parkirnu kočnicu jednog ili svih postolja ?
Molimo uvjete potpunosti tramvaja za maksimalno opterećeni tramvaj.**

„Prijenos snage s motora na mjenjač treba predvidjeti bez zglobnog vratila, također će biti prihvaćeno rješenje sa spojnicom.“

Tražena izvedba prijenosa snage s motora na mjenjač favorizira samo neke izvedbe pogonskih postolja koja, u pravilu, povećavaju neogibljene mase postolja. Niskopodna tramvajska vozila koja smo isporučili dvama kupcima (ukupno 156 tramvaja) za prijenos snage s motora na mjenjač koriste elastičnu spojnicu i zglobno vratilo. Navedeni sustav prijenosa snage dokazao je kvalitetu i pouzdanost tijekom 17 godina korištenja i više od 110 miliona prevaljenih kilometara.

Prijedlog promjene teksta:

„Za prijenos snage s motora na mjenjač dozvoljeno je i korištenje zglobnog vratila.“

„Kabelske veze od vučnih motora ako se izvode u priključnoj kutiji moraju biti u izvedbi zaštite IP 68.“
„Električni priključci moraju imati odvojive konektore.“

Molimo pojašnjenje: da li je dozvoljeno kabelske veze vučnih motora izvesti u priključnoj kutiji ili se moraju koristiti odvojnivi konektori ?

Odgovor 51:

Naručitelj pojašnjava da se postolja u kojima se nalaze zavojne opruge u središnjem dijelu postolja i koje su spojene na oslonac nazivaju pomičnim postoljima. Postolje je tada povezano pomoću ležaja s karoserijom vozila i omogućuje zakretanje okretnog postolja. Ovakva izvedba postolja za razliku od krutih postolja omogućuje manje trošenje kotača i tračnica.

Naručitelj odgovara da se životni vijek od minimalno 35 godina odnosi na okretna postolja.

Zahtjev za mirovanje na nagibu od 60% odnosi se na sva postolja i uvjeti popunjenosti vozila minimalno 120 putnika uz standard mjesta za stajanje 4 putnika/m², bez preklopnih stolaca i bez vozačkog mjesta.

Naručitelj prihvaća korištenje zglobnog vratila.

Naručitelju je prihvatljivo spajanje kablskih veza vučnih motora izvesti u priključnoj kutiji.

Pitanje 52:

Pitanje – izvedba vučnog motora:

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 14.6 - Vučni motori:

„Razina zaštite motora mora biti najmanje IP 56.“

Traženi stupanj mehaničke zaštite od minimalno IP 56 isključuje samoventilirajuće vučne motore i favorizira izvedbu motora sa zatvorenim kućištem i/ili hlađenjem tekućinom. Niskopodna tramvajska vozila koja smo isporučili dvama kupcima (ukupno 156 tramvaja), opremljena su vučnim motorima s ventilacijom izvedbe IC01 –samoventilirajući motori s ventilatorom na vratilu motora i deklariranim stupnjem zaštite IP20. Navedeni motori dokazali su kvalitetu i pouzdanost tijekom 17 godina korištenja i više od 110 miliona prevaljenih kilometara.

Prijedlog promjene teksta – izbaciti zahtjev na stupanj mehaničke zaštite vučnih motora.

„Priključni kabeli koji izlaze iz motora moraju biti vidljivo označeni i lako dostupni (varijanta s priključnom kutijom s stupnjem zaštite IP65 na vučnom motoru).“

Molimo pojašnjenje: u točki 14.1 - Konstrukcija postolja, navodi se da priključna kutija kablskih veza vučnih motora mora biti u izvedbi zaštite IP68 što je u suprotnosti s navodom iz točke 14.6.

Prijedlog promjene teksta točke 14.1:

„Kabelske veze od vučnih motora ako se izvode u priključnoj kutiji moraju biti u izvedbi zaštite IP 65.“

Odgovor 52:

Naručitelj ne prihvaća prijedlog GS-a o izbacivanju zahtjeva na stupanj mehaničke zaštite vučnih motora radi loših uvjeta na pojedinim dijelovima pruge gdje se skuplja voda prilikom jačih padalina, pa na tim dijelovima postoji mogućnost jakog prskanja i usmjeravanja vodenog mlaza prema motorima, odnosno kompletnim podvozima.

Naručitelj prihvaća prijedlog i mijenja tekst u točki 14.1. i navodi da razina zaštite mora biti IP65.

Pitanje 53:

Pitanje - o elektromotornom pogonu

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 17.1 - Elektromotorni pogon:

„Kutija (kontejner) u kojoj se nalazi pretvarač nalazi se na krovu tramvaja. Cijeli spremnik mora biti dizajniran tako da se može lako rastaviti. Svi priključci moraju biti dizajnirani da se spriječi ulazak vode, snijega i prašine, stupanj zaštite je minimalno IP 65.“

Izvedba kutije (kontejnera) pogonskog pretvarača sa stupnjem mehaničke zaštite minimalno IP65 ograničava izvedbu rashlade pretvarača, a time i izbor ponuditelja. 452 pretvarača sa kontejnerom stupnja zaštite IP 54 ugrađena su na krov niskopodnih tramvajskih vozila koja smo isporučili dvama kupcima (ukupno 156 tramvaja) i pokazala su pouzdanost i kvalitetu tijekom 17 godina korištenja i više od 110 miliona prevaljenih kilometara. Dio pretvarača uspješno radi na tramvajima koji prometuju u gradu na obali mora, sa cjelogodišnjom povećanom vlagom okoline.

Prijedlog promjene teksta:

izbaciti zahtjev na minimalni stupanj mehaničke zaštite kontejnera pogonskog pretvarača.

„Kontejner tj. inverter mora raditi savršeno pri temperaturi od -30°C do +45°C.“

Molimo pojašnjenje: navedeni temperaturni opseg nije u skladu s točkom 1.2 – Projektni zahtjevi na izvedbu vozila, dokumenta „Tehnički opis“, gdje se definiraju temperaturni uvjeti: klasa T1 prema 50125-1:2014 (-25 do +40).

Prijedlog promjene teksta:

„Kontejner tj. inverter mora raditi savršeno pri temperaturi od -25°C do +40°C.“

Odgovor 53:

Naručitelj djelomično prihvaća prijedlog i navodi stupanj zaštite je minimalno IP 54 kontejnera pogonskog pretvarača.

Naručitelj prihvaća prijedlog i mijenja temp. opseg u rasponu od -25°C do +40°C.

Pitanje 54:

Pitanje - o sustavu vuče

• Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 17.2 - Sustav vuče:

„Minimalna preostala snaga vuče nakon jednog kvara sustava vuče (na motoru, pretvaraču ili odgovarajućoj upravljačkoj jedinici pretvarača) mora biti 66% nominalnog. Sustav vuče mora osigurati da se u slučaju 50% kvara vozilo može vratiti u skladište ispod vlastite snage s bilo koje točke na mreži.“

Navedeni zahtjev favorizira tramvajska vozila s tri pogonska postolja, u pravilu teža i skuplja od vozila s dva pogonska postolja. Tramvajska vozila s dva neovisno upravljana pogonska postolja zadovoljavaju zahtjeve mobilnosti samo s jednim ispravnim pogonskim postoljem.

Prijedlog promjene teksta:

„Minimalna preostala snaga vuče nakon jednog kvara sustava vuče (na motoru, pretvaraču ili odgovarajućoj upravljačkoj jedinici pretvarača) mora biti barem 50% nominalne snage vuče.“

Odgovor 54:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a i promijeniti će tekst dokumentacije.

Pitanje 55:

Pitanje – izvedba akumulatorske baterije:

• Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 20.1 - Akumulatorska baterija:

„tip NiMH, nominalni napon punjenja 24 VDC“

Tražena izvedba/tehnologija akumulatorske baterije (NiMh) isključuje ostale izvedbe akumulatorskih baterija i favorizira proizvođače koji koriste NiMh tehnologiju. Niskopodna

tramvajska vozila koja smo isporučili dvama kupcima (ukupno 156 tramvaja) opremljena su akumulatorskim baterijama druge izvedbe (NiCd) od tražene. Navedene akumulatorske baterije dokazale su kvalitetu i pouzdanost tijekom 17 godina korištenja i više od 110 miliona prevaljenih kilometara, uz realizaciju autonomne vožnje pomoću energije akumulatorskih baterija. Također, nominalni napon punjenja uvelike je ovisan o izvedbi/tehnologiji akumulatorske baterije i, u pravilu, viši je od nominalnog napona baterije.

Prijedlog promjene teksta:

„nominalni napon akumulatorske baterije 24 VDC“

Odgovor 55:

Naručitelj prihvaća prijedlog GS-a.

Pitanje 56:

Pitanje - o sustavu za brojanje putnika

• Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 23.10. - Općenito:

„Prijenos podataka s vozila (centralnog računala) treba biti automatiziran i autonoman te se odvijati putem GSM/GPRS mreže, Podaci iz svih vozila prenose se na centralni server za pohranu i analizu.“

Molimo da Naručitelj pojasni tko osigurava komunikacijske kanale i plaća prijenos podataka između centralnog računala sustava za brojanje putnika (tramvajskog vozila) i centralnog servera – Naručitelj ili Isporučitelj ?

Tko osigurava/nabavlja centralni server sustava za brojanje putnika - Naručitelj ili Isporučitelj?

Odgovor 56:

Naručitelj osigurava komunikacijske kanale i plaća prijenos podataka između centralnog računala sustava za brojanje putnika (tramvajskog vozila) i centralnog servera.

U slučaju potrebe Naručitelj osigurava/nabavlja centralni server sustava za brojanje putnika.

Pitanje 57:

Pitanje - o video snimaču

• Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 24.5. - Opremljen s minimalno:

„4G GSM modul za prijenos videa u realnom vremenu“

Molimo da Naručitelj pojasni tko osigurava GSM karticu i plaća prijenos podataka sa video snimača – Naručitelj ili Isporučitelj ?

„protu-vibracijski slot s ugrađenim HDD diskom (u dogovoru sa Naručiteljem) od min. 500GB“

Može li se koristiti modernije rješenje za pohranu podataka od HDD-a, na primjer poluvodički (SSD) disk ?

Odgovor 57:

Naručitelj osigurava GSM karticu i plaća prijenos podataka sa video snimača.

Naručitelj prihvaća i prijedlog sa brzim SSD diskom.

Pitanje 58:

Pitanje – o video displeju

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 24.6 – Video displej:

„veličina displeja min. 7", rezolucija displeja 1024x600, svjetloća 300 cd/m2, kontrast 1:500.“

Komercijalno dostupni displeji većinom podržavaju rezoluciju 800x600 koja odgovara formatu slike 4:3 što je standardno rješenje koje se koristi na tržištu.

Predlažemo promjenu teksta:

„ ... rezolucija displeja minimalno 800 x 600, ...“.

Odgovor 58:

Naručitelj prihvata prijedlog GS.

Pitanje 59:

Pitanje - o prijenosu podataka WiF mrežom

- Troškovnik i Tehnička specifikacija, točka 27. :

„Naručitelj trenutno koristi WIFI sustav baziran na Mikrotik opremi“

Može li se postojeća WiFi oprema koristiti za prijenos podataka iz video sustava i sustava za brojanje putnika ?

Odgovor 59:

Naručitelj ne prihvata prijedlog GS.

Naručitelju ovaj prijedlog nije prihvatljiv jer postojeći routeri nisu dovoljno snažni za dodatni promet (namijenjeni su samo za osnovni internetski promet korisnicima, odnosno putnicima).

Pitanje 60:

Pitanje - o dokumentaciji

- Troškovnik i Tehnička specifikacija - Dokumentacija održavanja za sve tramvaje:

„dokumentaciju dostaviti u papirnatom i elektronskom obliku (priložiti po 2 primjerka navedenih dokumenata uz svaki isporučeni tramvaj):“

Količina dokumentacije koja treba dostaviti uz svaki tramvaj je velika, ponavlja se i troši velike količine papira (neekološki, za razliku od vozila koja se nabavljaju). Predlažemo dostavu dokumentacije održavanja u tri papirnata primjerka i jednom elektronskom za cijelu isporuku tramvaja.

Odgovor 60:

Prijedlog gospodarskog subjekta se odbija.

Budući da sva vozila neće biti isporučena odjedanput, nego u više navrata, Naručitelju je bitno da uz svako isporučeno vozilo dobije i dokumentaciju u papirnatom i elektroničkom obliku.