



Łódź, dnia 23.12.2024 r.

ŁKA.ZIZ.270.2.2024

(Nr rej. 1609/2024)

Dotyczy: **Wstępnych Konsultacji Rynkowych prowadzonych w ramach przygotowania planowanego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, obejmującego dostawę i utrzymanie fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (dalej: „Konsultacje”)**

## INFORMACJA O ZAKOŃCZENIU WSTĘPNYCH KONSULTACJI RYNKOWYCH

Zamawiający "Łódzka Kolej Aglomeracyjna" sp. z o.o. informuje o zakończeniu wstępnych konsultacji rynkowych, prowadzonych w ramach przygotowania planowanego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, obejmującego dostawę i utrzymanie fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.

W wyniku weryfikacji złożonych wniosków, do Konsultacji zaproszeni zostali następujący Uczestnicy:

- a) Stadler Polska Sp. z o.o. – spotkanie odbyło się w dniu 30.10.2024 r., w zapleczu technicznym Stadler Service Polska Sp. z o.o. zlokalizowanym w Sochaczewie,
- b) PESA Bydgoszcz S.A. – spotkanie odbyło się w dniu 7.11.2024 r., w siedzibie Uczestnika w Bydgoszczy,
- c) NEWAG S.A. – spotkanie odbyło się w dniu 28.11.2024 r., w siedzibie Uczestnika w Nowym Sączu,
- d) H.Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. – spotkanie odbyło się w dniu 2.12.2024 r., w siedzibie Zamawiającego.

W toku Konsultacji Zamawiający uzyskał następujące informacje techniczne i organizacyjne dotyczące zakresu przedmiotu planowanego postępowania:

a) konstrukcja pojazdu:

- *określenie przewidywanej masy pojazdu:*  
Uczestnicy Konsultacji wskazali, że w zależności od ostatecznej konfiguracji przyjętej przez Zamawiającego w dokumentacji postępowania, dostępne na rynku rozwiązania pozwalają na uzyskanie masy pojazdu na poziomie:
  - ok. 145 ton dla pojazdu 4-członowego,
  - ok. 141 – 175 ton dla pojazdu 5-członowego.
- *określenie optymalnej długości oraz ilości członów z uwzględnieniem danych dotyczących nacisku zestawu kołowego na oś:*





Ustalono, że przy założeniu ograniczenia długości pojazdu do 100 m oraz uwzględniając wymagania dotyczące ilości miejsc siedzących wynikające z Ogłoszenia o Wstępnych Konsultacjach Rynkowych możliwe są dwa rozwiązania dotyczące ilości członów pojazdów: pojazdy 4-członowe i pojazdy 5-członowe. Ilość członów zależała będzie od ostatecznej konfiguracji pojazdów przyjętej przez Zamawiającego w dokumentacji postępowania. Uczestnicy wskazywali, że w przypadku wymogu zainstalowania dużej liczby siedzeń stałych oraz miejsc dla rowerów wysoce prawdopodobne jest zastosowanie pięciu członów. Takie rozwiązanie pozwoli również na ograniczenie nacisków kół na szynę.

- **określenie rodzaju oraz sposobu montażu wózków:**

Ustalono, że powszechnym rozwiązaniem jest stosowanie dwóch wózków napędowych oraz w zależności od ilości członów, trzech lub czterech tocznych wózków wspólnych systemu Jacobsa. Istnieje również opcja zastosowania wózków tocznych klasycznych.

- **określenie optymalnej ilości wózków napędowych:**

Ustalono, że powszechnym rozwiązaniem jest stosowanie dwóch wózków napędowych, zlokalizowanych na skrajnych członach pojazdu.

- **określenie optymalnego rozwiązania w zakresie stosunku wysokiej podłogi do niskiej:**

Ustalono, że stosowane na rynku rozwiązania umożliwiają zapewnienie stosunku niskiej podłogi do wysokiej w przedziale od ok. 80% do nawet 90%. Ustalono, że bardzo istotne dla prawidłowego interpretowania przez potencjalnych wykonawców wymogów Zamawiającego jest precyzyjne określenie w dokumentacji postępowania sposobu liczenia długości niskiej podłogi i wskazania obszarów wchodzących i nie wchodzących w zakres niskiej podłogi

- **określenie optymalnej ilości siedzeń, stanowisk na rowery oraz na większy bagaż:**

Ustalono, że standardowe rozwiązania wykorzystywane w pojazdach 4-członowych pozwalają na instalację od ok. 216 do ok. 230 siedzeń stałych oraz od ok. 8 do ok. 13 składanych, od ok. 6 do ok. 12 miejsc na rowery, jak również 1 - 2 miejsca na większy bagaż.

W przypadku pojazdów 5-członowych możliwa jest instalacja od ok. 204 do ok. 260 siedzeń stałych oraz od ok. 10 do ok. 32 składanych, od ok. 6 do ok. 16 miejsc na rowery, jak również 1 - 2 miejsca na większy bagaż.

Uczestnicy wskazywali jednocześnie, że dopuszczają możliwość opracowania konfiguracji umożliwiającej wygospodarowanie większej ilości miejsc na rowery, w tym zastosowania rozwiązania umożliwiającego demontaż foteli w okresie letnim i wykorzystania przestrzeni pod miejsca dla rowerów. Projektowanie zwiększonej ilości miejsca na rowery może jednak odbyć się kosztem miejsc siedzących dla pasażerów.

- **określenie możliwych rozwiązań w zakresie przedziału dla konduktora:**

Ustalono, że na rynku występują co najmniej dwa rozwiązania w zakresie przedziału dla konduktora.

1. Przedział całkowicie wydzielony – przedział zabudowany z drzwiami,

2. Przedział odgradzony – miejsce wydzielone poręczami i szklanymi ścianami nie zamykane, również w wariacie z wejściem odgradzonym wysuwaną taśmą.





Przedział konduktora zlokalizowany jest najczęściej w okolicach wejścia do kabiny maszynisty lub na wysokiej podłodze przy pierwszych drzwiach skrajnych członów. Wyposażenie przedziału konduktora zależne jest od wymagań Zamawiającego – najczęściej instalowana jest szafka na rzeczy konduktora, monitor do systemu monitoringu oraz mikrofon do systemu rozgłoszeniowego.

Uczestnicy wskazywali, że sposób wykonania, lokalizacja i wyposażenie mogą być dowolnie konfigurowane w zależności od potrzeb Zamawiającego. Zmiana lokalizacji i konfiguracji przedziału dla konduktora może powodować zmniejszenie liczby miejsca siedzących.

Alternatywą dla przedziału konduktorskiego jest oznakowanie standardowych miejsc siedzących dla pasażerów oznaczeniem „miejsce dla konduktora” i zlokalizowanie w pobliżu zamykanej szafki.

- *określenia optymalnej ilości, rodzaju oraz rozmieszczenia toalet w pojeździe w tym pojemności zbiorników:*

Ustalono, że dostępne na rynku rozwiązania przewidują montaż w pojeździe:

1. jednej toalety PRM – standardowe zbiorniki wody czystej ok. 270 – 350l, wody szarej ok. 450 - 550l. oraz
2. jednej toalety standardowej – standardowe zbiorniki wody czystej ok. 210 - 250l, wody szarej ok. 300 - 400l.

Lokalizacja zbiorników: zbiornik czystej wody zabudowywane są najczęściej w ścianach kabiny WC, natomiast zbiorniki wody szarej mogą być zabudowane zarówno w ścianach kabiny WC, jak i pod pudłem pojazdu.

Rozwiązania rynkowe przewidują montaż toalet zarówno w członach skrajnych, jak i innych niż skrajne.

b) parametry użytkowe pojazdu:

- *określenie parametrów prędkości maksymalnej oraz przyspieszenia pojazdów:*  
Ustalono, że dostępne na rynku rozwiązania umożliwiają uzyskanie:  
prędkości maksymalnej – 160 km/h,  
przyspieszenia 0-40 km/h – 0,8 - 1,2 m/s<sup>2</sup>,  
przyspieszenia w pełnym zakresie – 1,0 m/s<sup>2</sup>,
- *określenie optymalnych parametrów nacisku zestawu kołowego na oś:*  
Uczestnicy wskazywali, że parametry obciążenia i nacisków zależą od stanu infrastruktury. Naciski zestawu kołowego na oś dla pojazdu, który mógłby spełniać wymagania Zamawiającego wynoszą ok 17 – 18,5 ton.
- *określenie optymalnego i minimalnego łuku skrętu na torach zaplecza technicznego w warunkach warsztatowych oraz na torach trakcyjnych:*  
Ustalono, że dostępne na rynku rozwiązania umożliwiają uzyskanie:  
promień łuku na szlaku – 150 m,  
promień łuku w warunkach warsztatowych – 90 m – 100 m,
- *określenie rozwiązań dotyczących podnoszenia pudeł, wózków:*





Uczestnicy potwierdzili, że możliwe jest podnoszenie pojazdów w zakresie samych pudeł. Dostępne są na rynku rozwiązania umożliwiające podnoszenie całych pojazdów oraz ograniczone do możliwości podniesienia pudła z wózkiem.

- *określenie rozwiązań dotyczących mocowania maźnic kół w uchwyt tokarki podtorowej:*  
Uczestnicy wskazali, że rozwiązania stosowane na rynku są dostosowane do standardowych rozwiązań stosowanych przez producentów tokarek. Może jednak wystąpić potrzeba wykonania dedykowanych uchwytów.
- *określenie możliwości rozłączania członów w warunkach warsztatowych:*  
W każdym omawianym przypadku istnieje taka możliwość.
- *określenie parametrów, tolerancji wymiaru kół w eksploatacji (tolerancja na wózku, cały pojazd):*  
Ustalono różne stosowane rozwiązania w zakresie tolerancji wymiaru kół.  
tolerancja w jednym zestawie kołowym –  $\leq 0,5 - 2$  mm,  
tolerancja w ramach jednego wózka –  $\leq 2 - 10$  mm,  
tolerancja między wózkami -  $\leq 15$  – bez ograniczeń.

c) kwestii dotyczących utrzymania pojazdu:

- *określenie koncepcji realizacji usług utrzymania pojazdów:*

Uczestnicy wskazywali, że są w stanie dostosować swoje oferty do wszelkich wymagań Zamawiającego dotyczących realizacji usług utrzymania zarówno w odniesieniu do zakresu jak i okresu trwania takich usług.

d) dodatkowe informacje uzyskane od Uczestników dotyczące:

- *możliwości wykonawców w zakresie zapewnienia pojazdów zastępczych:*  
W zakresie zapewnienia pojazdów zastępczych możliwości potencjalnych wykonawców zamówienia są istotnie ograniczone. Uczestnicy wskazywali, że producenci taboru kolejowego nie posiadają w swoich zasobach dostępnych pojazdów nie przeznaczonych dla konkretnych odbiorców. Utrudnione może okazać się również wynajęcie takiego pojazdu na etapie realizacji zamówienia. W opinii Uczestników wymóg zapewnienia pojazdów zastępczych może oznaczać potrzebę wyprodukowania dodatkowego pojazdu, co w znacznym stopniu podniesie koszty całej dostawy.
- *określenie aktualnych wymogów dotyczących urządzeń bezpieczeństwa, sterowania ruchem pociągów i łączności, w tym w zakresie ETCS,*  
W zakresie niniejszego zagadnienia Uczestnicy skupili się głównie na wymaganiach dotyczących systemu ETCS wskazując, że w pozostałym zakresie nie występują istotne zmiany dotyczące wskazanych systemów. Uczestnicy wskazali, że w przypadku bazowania na dostępnym typie pojazdu możliwy do zastosowania jest ETCS poz. 2 Baseline 3.4.0. Występują również pojazdy, w których możliwe jest zastosowanie ETCS poz. 2 Baseline 3.6.0. W trakcie Konsultacji sugerowano również pozostawienie poziomu Baseline do decyzji producenta i nieokreślenie jego wzorca.
- *określenie wymaganych warunków technicznych pojazdów zgodnie z odpowiednimi TSI:*  
Zastosowanie zapisów dopuszczających starsze TSI umożliwi zaoferowanie pojazdów już homologowanych i dopuszczonych do eksploatacji, a tym samym skrócenie terminów





dostaw. Jednak w celu zachowania wysokiego poziomu konkurencyjności postępowania oraz ochrony interesu Zamawiającego sugerowane jest wprowadzenie wymogu zgodności zastosowanych rozwiązań z TSI aktualnych na dzień dostawy pojazdów, ewentualnie pierwszego pojazdu.

- *specyfikacji warunków zamówienia, w tym pozyskania informacji dotyczących warunków udziału w postępowaniu, kryteriów oceny ofert itp.:*

1. W zakresie warunków udziału w postępowaniu:

- Uczestnicy wskazali, że warunki udziału winny być sformułowane w sposób maksymalnie precyzyjny i jednoznaczny oraz zapewniać optymalny poziom konkurencji.
- Wykonawcy zwrócili uwagę również na fakt niejedolitego orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej dotyczące fakultatywnych przesłanek wykluczenia. Wskazywali, że w przypadku zastosowania przesłanek określonych w art. 109 ustawy PZP Zamawiający winien dostosować zakres przesłanek do praktyki i sytuacji rynkowej.

2. W zakresie kryteriów oceny ofert Uczestnicy sugerowali rozważenie zastosowania następujących rozwiązań:

- Uczestnicy wskazali, że kryteria oceny ofert powinny dotyczyć parametrów możliwych do zweryfikowania przez Zamawiającego na etapie postępowania przetargowego, a nie np. parametrów przyszłych pojazdów niemożliwych do udowodnienia ani zweryfikowania przez Zamawiającego,
- Uczestnicy sugerowali następujące kryteria:
  - cena dostawy,
  - stawka usług utrzymania,
  - okres gwarancji,
  - termin dostawy pierwszego pojazdy/pojazdów,
  - ilość miejsc siedzących stałych/całkowita,
  - ilość miejsc rowerowych,
  - zastosowanie szczególnych rozwiązań, np.: drzwi do kabiny maszynisty,
  - deklarowany współczynnik gotowości technicznej,
  - deklarowany współczynnik niezawodności taboru,

- *warunków umowy ws. Zamówienia:*

1. Uczestnicy zwrócili uwagę na zapisy umów o udzielenie zamówienia publicznego, które mogą generować po stronie wykonawcy większe ryzyko oraz koszty realizacji zamówienia. W konsekwencji powodują zwiększenie ceny ofertowej.

2. Uczestnicy wskazywali, że Zamawiający formułując treść postanowień umowy powinien zwrócić uwagę na następujące kwestie:

- precyzyjne określenie zamkniętej listy zagadnień podlegających uzgodnieniu z Zamawiającym, a także wprowadzenie procedury prowadzenia uzgodnień i zatwierdzania rozwiązań,
- ustalenie zakresu ewentualnej opcji na poziomie nieprzekraczającym 100% zamówienia podstawowego, co umożliwi prawidłowe i równomierne rozłożenie kosztów jednorazowych związanych z realizacją zamówienia oraz planowanie mocy produkcyjnych,
- wprowadzenie możliwości wypłaty zaliczki lub dokonywania płatności częściowych,





- wprowadzenie zapisów waloryzacyjnych dotyczących zarówno dostawy pojazdów, jak i usług utrzymania,
- podzielenie zabezpieczenia należytego wykonania umowy oraz uwzględnienie możliwości oddzielnego jego wniesienia na część dotyczącą dostawy – wraz z zawarciem umowy, oraz na część dotyczącą realizacji usług utrzymania – wraz z rozpoczęciem wykonywania czynności utrzymaniowych. W zakresie zabezpieczenia należytego wykonania umowy należy rozważyć również możliwość częściowego zwrotu zabezpieczenia po wykonaniu poszczególnych etapów zamówienia,
- określenie wartości ubezpieczenia w sposób wystarczający do zabezpieczenia interesów Zamawiającego i nie generujący po stronie wykonawcy nadmiernych kosztów,
- ograniczenie wysokości kar umownych oraz wprowadzenie limitów naliczonych kar umownych w odniesieniu do łącznej wartości kar oraz każdej kary oddzielnie,
- wykluczenie możliwości podwójnego karania (np. w przypadku nieterminowego usuwania wad oraz niedotrzymania współczynnika eksploatacyjnego),
- wykonawca winien odpowiadać za zawinione działania własne oraz podmiotów trzecich przez niego wybranych. Należy wykluczyć zapisy, które mogą być interpretowane w ten sposób, że wykonawca miałby odpowiadać za szkody, na których wystąpienie nie miał wpływu,
- rezygnacja z zapisów dotyczących uwzględnienia stanu infrastruktury kolejowej na liniach, na których Zamawiający prowadzi działalność podczas produkcji i utrzymania pojazdów,
- precyzyjne określenie zamkniętego katalogu pól eksploatacji, na których wykorzystywane będzie przekazane oprogramowanie,
- dostosowanie do realiów rynkowych terminów wymiany wadliwego pojazdu na pojazd wolny od wad,
- precyzyjne określanie zapisów dotyczących planowania czynności utrzymaniowych w sposób umożliwiający niezakłócone funkcjonowanie Zamawiającego zgodnie z założonym rozkładem jazdy – Uczestnicy zwrócili uwagę, że czynności utrzymaniowe są planowane z dużym wyprzedzeniem, natomiast obiegi są często przekazywane kilka dni przed planowaną realizacją rozkładu,
- wprowadzenie zapisów precyzujących miejsce przekazania pojazdu do czynności utrzymaniowych z uwzględnieniem informacji o konkretnym torze zaplecza technicznego, na który pojazd ma być odstawiony – określenie toru podlegałoby uzgodnieniu pomiędzy stronami.

W związku z powyższym, w trakcie spotkań z dopuszczonymi Uczestnikami Konsultacji Zamawiający pozyskał wiedzę niezbędną do:

- a) określenia wymagań dla przedmiotu zamówienia możliwych do spełnienia przez potencjalnych wykonawców, w szczególności dotyczących:
- optymalnej konstrukcji pojazdów,
  - możliwości wykonawców co do montażu wyposażenia pojazdów wymaganego przez Zamawiającego – np. przedział konдукtorski, miejsca na rowery, wind dla osób z niepełnosprawnościami,





- b) precyzyjnego określenia przedmiotu zamówienia oraz warunków istotnych dla Zamawiającego, w szczególności dotyczących:
- przewidywanej masy,
  - określenia optymalnej długości oraz ilości członów, z uwzględnieniem danych dotyczących nacisku zestawu kołowego na oś,
  - optymalnej ilości wózków napędowych,
  - określenia możliwości aranżacji wnętrza pojazdu oraz parametrów wyposażenia,
  - parametrów eksploatacyjnych pojazdów,
  - kwestii dotyczących utrzymania pojazdów,
  - określenia aktualnych wymogów dotyczących systemu ETCS oraz określenia wymaganych warunków technicznych zgodnie z odpowiednimi TSI,
- c) opracowania specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz warunków umowy, w szczególności w zakresie:
- warunków udziału w postępowaniu,
  - kryteriów oceny ofert,
- przy zachowaniu zasady konkurencyjności postępowania oraz równego traktowania potencjalnych wykonawców,
- d) oszacowania wartości planowanego zamówienia,
- e) określenia przewidywanego terminu realizacji dostaw.

