

ZP.271.28.2016

**Wyjaśnienia nr 1 i zmiana nr 1  
treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia**

**Dotyczy: Dostawa 4 sztuk fabrycznie nowych niskoemisyjnych, niskopodłogowych autobusów klasy maxi dla Gminy Nowa Sól – Miasto.**

Działając na podstawie 38 ust. 2 i ust. 4 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2015 r. poz. 2164 z późn. zm.) zamawiający Gmina Nowa Sól – Miasto przekazuje treść pytań, wyjaśnienia i zmiany treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia:

**Pytanie nr 1**

Proszę o zmianę kryterium ilości biegów na „[...] co najmniej 4-biegową automatyczną skrzynię biegów. [...]” oraz o usunięcie zdania „Elektronika sterująca zintegrowana z automatyczną skrzynią biegów.”

Kryterium skrzyni przynajmniej 5-cio biegowej z elektroniką umieszczoną na korpusie przekładni wyklucza możliwość zaoferowania skrzyni biegów Voith DIWA. Automatyczna skrzynia biegów DIWA posiada 4 biegi jazdy do przodu, co wynika z jej budowy i zasady działania. Przekładnie DIWA stosowane są wyłącznie do autobusów miejskich i nie są wykorzystywane w żadnych innych pojazdach użytkowych, co świadczy o ich przystosowaniu dla komunikacji miejskiej. Pierwszy bieg hydromechaniczny jest wydłużony i równoważy dwa pierwsze przełożenia w innych konstrukcjach, dzięki czemu 4 przełożenia równoważą przynajmniej 5 w innych konstrukcjach. W Polsce większość autobusów miejskich jest wyposażonych w skrzynie DIWA, aktualnie liczba tych przekładni w ruchu to ok. 5500 szt., coroczny udział w sprzedaży nowych autobusów miejskich jest większy niż 60%. Dodatkowo dane statystyczne kumulowane w sterownikach przekładni wskazują, że udział 4-go biegu w ruchu miejskim jest niewielki. Zintegrowanie elektroniki sterującej pomimo naturalnych korzyści niesie ze sobą również ryzyko większej usterkowości elementu ze względu na pracę w wyjątkowo niekorzystnych dla sterownika warunkach, takich jak zanieczyszczenia oraz temperatura pracy sąsiednich podzespołów. Rozwiązanie Voith Turbo opiera się na elektronice umieszczonej w przestrzeni podsufitowej autobusu, w miejscu, gdzie zlokalizowane są pozostałe elektroniczne podzespoły pojazdu. Podsumowując zmiana opisu skrzyni biegów zgodnie z naszym wnioskiem nie spowoduje pogorszenia warunków technicznych oraz wyboru najlepszego z punktu widzenia użytkownika rozwiązania.

**Odpowiedź**

Zamawiający uwzględnia uwagi wykonawcy i dopuszcza możliwość zaoferowania autobusów wyposażonych w co najmniej 4-biegową automatyczną skrzynię biegów oraz rezygnuje z wymogu, aby elektronika sterująca była zintegrowana z automatyczną skrzynią biegów.

**ZMIANA SIWZ** (wprowadzone zmiany zostały pogrubione):

W związku z udzieloną odpowiedzią zmianie ulega treść SIWZ w następującym zakresie:

W załączniku nr 1 do SIWZ – Szczegółowy opis wymagań technicznych autobusów, pkt II Wymagania użytkowe, pkt 4 Skrzynia biegów ppkt 4.1

- 1) zapis o treści: „Autobus ma być wyposażony w co najmniej **5 – biegową** automatyczną skrzynię biegów.” otrzymuje brzmienie:  
„Autobus ma być wyposażony w co najmniej **4 – biegową** automatyczną skrzynię biegów.”,
- 2) wykreśla się zapis o treści „**Elektronika sterująca zintegrowana z automatyczną skrzynią biegów.**”

**Pytanie nr 2**

Czy Zamawiający dopuści do przetargu autobus wyposażony w silnik o maksymalnym momencie obrotowym 1000 Nm.

**Odpowiedź**

Zamawiający uwzględni uwagi wykonawcy i dopuszcza możliwość zaoferowania autobusów wyposażonych w silnik o maksymalnym momencie obrotowym – minimum 1000 Nm.

**ZMIANA SIWZ** (wprowadzone zmiany zostały pogrubione):

W związku z udzieloną odpowiedzią zmianie ulega treść SIWZ w następującym zakresie:

W załączniku nr 1 do SIWZ – Szczegółowy opis wymagań technicznych autobusów, pkt II Wymagania użytkowe, pkt 3 Silnik ppkt 3.3 zapis o treści: „Maksymalny moment obrotowy – minimum **1080 Nm.**” otrzymuje brzmienie: „Maksymalny moment obrotowy – minimum **1000 Nm.**”

**Pytanie nr 3**

Czy Zamawiający dopuści do przetargu autobus niskowejściowy tzn. bez progów wejściowych w drzwiach oraz całkowicie niskiej podłogi (bez progów poprzecznych) wewnątrz autobusu od pierwszych do końca drugich drzwi wejściowych.

**Odpowiedź**

Zgodnie z załącznikiem nr 1 do SIWZ Szczegółowy opis wymagań technicznych autobusów, pkt III Szczegółowe wymagania techniczno - eksploatacyjne autobusu, pkt. 2 ukształtowanie podłogi, autobus nie może posiadać stopni w drzwiach, a tym samym progów wejściowych w drzwiach.

Ponadto autobus musi posiadać niską podłogę na całej powierzchni przeznaczonej dla pasażerów stojących. Jeżeli autobus posiada miejsca stojące dla pasażerów wyłącznie od pierwszych drzwi do końca drugich drzwi, to jeżeli będzie posiadał niską podłogę wewnątrz od pierwszych drzwi do końca drugich drzwi i ta niska podłoga będzie przeznaczona dla pasażerów stojących, to warunek zapisany w SIWZ będzie spełniony. W przypadku, gdy autobus posiada miejsca stojące dla pasażerów również za drugimi drzwiami (w dalszej części autobusu), to autobus musi posiadać niską podłogę również w tej części autobusu.

**Powyższe wyjaśnienia i zmiany treści SIWZ stanowią integralną część specyfikacji istotnych warunków zamówienia.**

Miejsce publikacji: [www.nowasol.pl](http://www.nowasol.pl)

Z ur. PRZEWIDENIA MIASTA

Janek Młewski  
WICEPRZEWIDENIA