



Unia Europejska

Publikacja Suplementu do Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej

2, rue Mercier, 2985 Luxembourg, Luksemburg Faks: +352 29 29 42 670

E-mail: ojs@publications.europa.eu

Informacje i formularze on-line: <http://simap.europa.eu>

Ogłoszenie dodatkowych informacji, informacje o niekompletnej procedurze lub sprostowanie

Sekcja I: Instytucja zamawiająca/podmiot zamawiający

I.1) Nazwa, adresy i punkty kontaktowe:

Oficjalna nazwa: [Zakład Gospodarki Komunalnej w Swarzędzu](#) Krajowy numer identyfikacyjny: *(jeżeli jest znany)*

Adres pocztowy: [Strzelecka 2](#)

Miejscowość: [Swarzędz](#) Kod pocztowy: [62-020](#) Państwo: [Polska \(PL\)](#)

Punkt kontaktowy: Tel.: [+48 616511541](#)

Osoba do kontaktów: [Marcin Buczyński](#)

E-mail: sekretariat@zgk.swarzedz.pl Faks: [+48 616511541](#)

Adresy internetowe: *(jeżeli dotyczy)*

Ogólny adres instytucji zamawiającej/ podmiotu zamawiającego: *(URL)* <http://http://www.zgk.swarzedz.pl>

Adres profilu nabywcy: *(URL)*

Dostęp elektroniczny do informacji: *(URL)*

Elektroniczne składanie ofert i wniosków o dopuszczenie do udziału: *(URL)*

I.2) Rodzaj zamawiającego:

Instytucja zamawiająca

Podmiot zamawiający

Sekcja II: Przedmiot zamówienia

II.1.1) Nazwa nadana zamówieniu:

Dostawa jednego fabrycznie nowego (rok produkcji 2014) autobusu niskopodłogowego, klasy MAXI, dla potrzeb komunikacji miejskiej w Swarzędzu, stanowiącego element rodziny autobusów miejskich o wysokim stopniu unifikacji

II.1.2) Krótki opis zamówienia lub zakupu: (podano w pierwotnym ogłoszeniu)

1. Autobus musi spełniać wymagania określone w przepisach prawa zawartych w Dziale III ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - „Prawo o ruchu drogowym” (Dz.U. z 1997 r., nr 98 poz. 602 z późn. zm.), oraz odpowiadać warunkom technicznym określonym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U. z 22 sierpnia 2013 r., poz. 951 z późn. zm.).

2. Oferowany autobus powinien bezwzględnie posiadać aktualne, wydane przez kraj Unii Europejskiej „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu” umożliwiające rejestrację na terenie RP - homologacja z załącznikami bezwzględnie musi zostać dołączona do oferty (w przypadku świadectwa wydanego przez inny kraj niż Polska, należy również dołączyć jego tłumaczenie na język polski).

3. Autobus musi posiadać :

3.1. niską podłogę na całej długości bez stopni poprzecznych wzdłuż całego ciągu komunikacyjnego,

3.2. trzy bezstopniowe wejścia o wysokości maksymalnej 350 mm zapewniające dwustrumieniowy ruch pasażerów, o szerokości czynnej drzwi nie mniejszej niż 1200 mm w układzie 2-2-2.

4. Oferowany autobus musi spełniać następujące warunki:

4.1 Wymiary zewnętrzne i pojemność autobusu: długość całkowita - od 11,8 m do 12,0 m, szerokość całkowita - min. 2,55 m

wysokość całkowita (wraz z urządzeniem klimatyzacyjnym) - do 3,25 m

całkowita ilość miejsc - min. 85 + 1 (kierowca)

ilość pasażerskich miejsc siedzących - min. 29 + 1 (kierowca).

4.2. Silnik

Silnik czterosurowy, rzędowy, 6-cylindrowy, chłodzony cieczą, wysokoprężny z bezpośrednim wtryskiem paliwa, spełniający normę czystości spalin EURO 6 (Dyrektywa 595/2009/WE) o pojemności skokowej od 9 dm³ do 11 dm³ i maksymalnej mocy netto minimum 225 kW, moment obrotowy min. 1200 Nm, pionowy, umiejscowiony wzdłużnie z tyłu pojazdu. Układ zasilania z chłodzeniem powietrza doładowującego. Komora silnika wyposażona w automatyczny system detekcji i gaszenia pożaru, z możliwością awaryjnego, manualnego uruchomienia systemu przyciskiem umieszczonym na pulpicie kierowcy.

4.3. Skrzynia biegów

Automatyczna, 6-biegowa skrzynia biegów ze zintegrowanym retarderem i mikroprocesorowym systemem diagnostycznym, zaprogramowana na jazdę oszczędnościową z ogranicznikiem prędkości, producenta posiadającego przedstawicielstwo w Polsce.

4.4 Ogumienie

Bezdętkowe, typu miejskiego. Rozmiar opon na wszystkich osiach: 275/70 R.22,5 148/145J. Jedno kompletne koło zapasowe. Pełne kołpaki kół; wszystkie opony jednej marki (producenta), typu i o jednakowym bieżniku, przeznaczone do ruchu miejskiego.

4.5. System smarowania

System centralnego smarowania producenta posiadającego przedstawicielstwo w Polsce. W przypadku zastosowania osi bezobsługowych centralne smarowanie nie jest wymagane.

4.6. Ściany autobusu

Ściany boczne wykonane z jednostronnie powlekanych, wodoodpornych płyt sklejkowych lub tworzywa sztucznego typu unilam.

4.7. Okna

Co najmniej 6 okien bocznych w autobusach musi mieć okna uchylne lub przesuwne, ryglowane za wyjątkiem okien bocznych będących „wyjściami bezpieczeństwa”. Autobus powinien posiadać co najmniej 2 otwory dachowe sterowane automatycznie ze stanowiska kierowcy. Szyba przednia dzielona w pionie wzdłuż osi pojazdu. Oddzielna osłona przedniej tablicy kierunkowej ogrzewana elektrycznie.

4.8. Poręcze i uchwyty

Poręcze pionowe i poziome dla pasażerów stojących w kolorze żółtym. Dodatkowe uchwyty paskowe tzw. lejce.

4.9. Pomost przedni

Barierka ograniczająca jazdę pasażerów na przednim pomoście.

4.10 . Siedzenia pasażerskie

Szkielety z tworzywa sztucznego lub stali nierdzewnej wyklejone wykładziną tapicerowaną z możliwością łatwego zmywania, demontażu i montażu, odporne na „graffiti”, o wysokiej jakości użytych materiałów spełniających wymagania w zakresie bezpieczeństwa pożarowego zgodne z PN- K-02511:2000 oraz w zakresie podatności na zapalenie zgodne z PN-92/K-02502, wandaloodporne. Kolorystyka i rodzaj do uzgodnienia z Zamawiającym.

4.11 . Stanowisko dla niepełnosprawnych

Stanowisko do mocowania wózków inwalidzkich wraz z przyciskiem informującym o zamiarze wysiadania przez osobę niepełnosprawną. Platforma przeznaczona do przewozu wózka dziecięcego oraz wózka inwalidzkiego po jednym każdego typu jednocześnie.

Podest (rampa wjazdowa) dla wózków inwalidzkich odkładany ręcznie z wnętrza pojazdu, umieszczona przy drugich drzwiach od strony kierowcy, z przyciskiem sygnalizującym konieczność użycia pomostu wjazdowego dla wózka inwalidzkiego przy drugich drzwiach na zewnątrz i wewnątrz przestrzeni pasażerskiej oraz tzw. układ kneelingu (przykłąku).

4.12 . Kabina kierowcy

Wydzielona typu zamkniętego, zamykana na zamek patentowy, z zamykanym okienkiem do sprzedaży biletów, wyposażona w stolik do przyjmowania monet. Siedzenie kierowcy pneumatycznie amortyzowane, z regulacją wysokości i odległości od kierownicy, lewy podłokietnik, zagłówek, elektrycznie podgrzewany, 3-punktowy pas bezpieczeństwa. Wyposażona w kasetkę na pieniądze i bilety z 2 kompletami kluczy do kasetki na każdy autobus. Podkładka pod rozkład jazdy wraz z lampką oświetlającą. Kabina zapewnia swobodną komunikację głosową z pasażerem (np. otwory w szybie na wysokości głowy). Gniazdo 12V. Miotła. Kolumna kierowcy regulowana wraz z kokpitem w płaszczyźnie pionowej i poziomej.

4.13 . Ogrzewanie dodatkowe

Układ dodatkowego ogrzewania wodnego z nadmuchem ciepłego powietrza i zegarem nastawczym.

Układ zasilany z dodatkowego zbiornika paliwa o pojemności min. 40 dm³ ±10%, o mocy nie mniejszej niż 30 kW. Wlew zamykany na zamek patentowy, o ile to możliwe tym samym kluczem, co wlew paliwa do zbiornika głównego.

Włączony w układ chłodzenia silnika i ogrzewania autobusu, wyposażony w układ monitorowania zużycia paliwa.

4.14 . Układ zawieszenia

Zawieszenie pneumatyczne z szybkowymiennymi elementami sprężynującymi w postaci miechów ze zintegrowanym, elastycznym ogranicznikiem skoku, z możliwością realizacji funkcji unoszenia nadwozia oraz tzw. przykłąku; Elektroniczny system regulacji wysokości i ciśnienia w miechach poprzez system ECAS WABCO lub równoważny, spełniający wymagania Zamawiającego. Zawieszenie przednie - niezależne; wszystkie osie tej samej marki (tego samego producenta).

4.15 . Układ hamulcowy

Hamulec główny pneumatyczny, dwuobwodowy, nadciśnieniowy, okładziny hamulcowe bezazbestowe; hamulec postojowy bezdźwigniowy działający na oś napędową, sterowany zaworem umieszczonym na tablicy rozdzielczej w kabinie kierowcy. Układ wyposażony w ABS i ASR lub w EBS. Hamulce tarczowe, z automatyczną regulacją luzów na wszystkich osiach. System informujący kierowcę na wyświetlaczu na desce rozdzielczej o stopniu zużycia klocków hamulcowych.

4.16 . Budowa układu chłodzenia

Przewody układu chłodzenia winny być wykonane z metali kolorowych lub ze stali nierdzewnej, izolowanej w otulinie eliminującej straty ciepłe w okresie zimy, ponadto w połączeniach muszą być zastosowane elastyczne złącza silikonowe lub równoważne.

4.17 . Nadwozie i konstrukcja nośna

Nadwozie i konstrukcja nośna podłogi autobusu powinna być wykonana w oparciu o najnowsze obecnie stosowane technologie, pozwalające na wieloletnią eksploatację bez konieczności wykonywania naprawy głównej, a szczególnie wykonywania napraw blacharskich nadwozia. Zderzak przedni 3-częściowy.

Uwaga! Oferenci zobowiązani są do podania gatunku materiałów zastosowanych do wykonania w/w elementów wraz z podaniem norm PN-EN.

4.18 . Układy drzwiowe

Drzwi dwuskrzydłowe otwierane pneumatycznie do wewnątrz z uchwytnymi wejściowymi, w skrzyniach napędu drzwi oraz na zewnątrz pojazdu po jednym zaworze bezpieczeństwa. Obsługa drzwi elektropneumatyczna, oddzielna obsługa w drzwiach I, z możliwością blokowania skrzydła przedniego. Dopuszcza się sterowanie przednich drzwi jednym przyciskiem i zastosowanie dodatkowego przycisku umożliwiającego blokowanie pierwszego skrzydła przednich drzwi. Wszystkie drzwi muszą być wyposażone w system ochrony pasażera przed ściśnięciem przy zamykaniu oraz blokadę niezamierzonego ruchu drzwi po obsłudze zaworu bezpieczeństwa. Zamykanie drzwi poprzedzone musi być sygnałem dźwiękowym i świetlnym. Wszystkie drzwi autobusu, za wyjątkiem pierwszej połówki (licząc od przodu autobusu) drzwi przednich ryglowane kluczem czworokątnym. Pierwsza połówka drzwi przednich zamykana na zamek patentowy. Pierwsza połówka przednich drzwi ogrzewana elektrycznie lub wyposażona w podwójną szybę.

4.19 . Wentylacja kabiny kierowcy

Wentylacja kabiny kierowcy za pomocą okna przesuwanego z lewej strony kierowcy i nawiewami umieszczonymi w desce rozdzielczej z elektrycznym wymuszaniem obiegu zapewniającym 20- krotną wymianę powietrza w ciągu godziny. Szyba po lewej stronie w kabinie kierowcy elektrycznie podgrzewana lub nadmuchem ciepłego powietrza.

4.20 . Wentylacja przestrzeni pasażerskiej

Wentylacja za pomocą klap dachowych (min. 2 szt.) wraz z uchylnymi lub przesuwalnymi oknami.

Minimum 2 elektryczne wentylatory wyciągowe. Szyby boczne przyciemniane. Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej niezależna od klimatyzacji przestrzeni kierowcy, z możliwością regulacji przez kierowcę w minimum dwustopniowym zakresie temperatur. Klimatyzacja przestrzeni kierowcy realizowana może być przez agregat klimatyzacyjny całej przestrzeni pasażerskiej, z niezależną regulacją temperatury i mocy dla przestrzeni kierowcy.

4.21 . Ogrzewanie kabiny kierowcy

Ogrzewanie kabiny kierowcy przez kanał powietrzny i dysze wylotowe, moc nagrzewnic pozwalająca na utrzymanie temperatury w kabinie od plus 10 °C do plus 15 °C przy temperaturze zewnętrznej minus 15 °C. Sterowanie ogrzewaniem zapewnia kierowcy co najmniej dwustopniową regulację prędkości obrotowej wentylatora nadmuchu. Dodatkowa nagrzewnica w kabinie kierowcy.

4.22 . Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej

Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej konwektorami i systemem nagrzewnic (min. 3 szt.) włączanych termostatem lub regulatorem. Wymagane jest utrzymanie temperatury plus 10 °C przy temperaturze zewnętrznej minus 15 °C.

4.23 . Instalacja elektryczna

Instalacja elektryczna powinna spełniać następujące warunki:

złącza przewodów i urządzeń czytelnie, numerycznie opisane, złącza i urządzenia (przełączniki, sterowniki, włączniki itp.) w szczelnie zamkniętych schowkach zabezpieczonych przed wilgocią (preferowane umieszczenie tablicy rozdzielczej wewnątrz autobusu w miejscu najmniej narażonym na skutki kolizji drogowych), wiązki przewodów ułożone w szczelnie zamkniętych kanałach lub przewodach zabezpieczających je przed zabrudzeniami i wilgocią w czasie eksploatacji, szczególnie w warunkach zimowych, pomieszczenie akumulatorów wyposażone w wózek lub szufladę do akumulatorów, wykonane ze stali nierdzewnej lub zabezpieczone przed korozją np.: tworzywami sztucznymi, zewnętrzne lusterka elektrycznie regulowane i podgrzewane,

światła do jazdy dziennej, halogeny przeciwmgielne.

4.24. Instalacja dodatkowa

Urządzenie wyposażone w radioodtworacz, wzmacniacz, mikrofon, głośniki umożliwiające komunikowanie się z pasażerami, antenę, instalację do radiotelefonu wraz z instalacją antenową.

W kabinie kierowcy podkładka do mocowania rozkładu jazdy formatu A5 wraz z lampką oświetlającą.

4.25. Podłoga

Podłoga ze sklejki wodoodpornej o budowie zoptymalizowanej pod względem dźwiękowym. Wykładzina podłogowa gładka, przeciwpoślizgowa z odmiennym kolorem w strefie drzwi, zawijana na ściany boczne autobusu.

Ukształtowanie podłogi wewnątrz autobusu w sposób umożliwiający zajęcia dowolnego miejsca siedzącego przez pasażera, poprzez pokonanie przez niego maksymalnie jednego stopnia (podestu).

Autobusy muszą posiadać niską podłogę na całej długości bez stopni poprzecznych wzdłuż całego ciągu komunikacyjnego, muszą posiadać trzy bezstopniowe wejścia o wysokości maksymalnej 350 mm zapewniające dwustrumieniowy ruch pasażerów, drzwi o szerokości czynnej nie mniejszej niż 1200 mm w układzie 2-2-2, max. wznios podłogi nad osią napędową 420 mm.

4.26. Zbiornik paliwa

Zbiornik paliwa o pojemności min. 240 dm³, wykonany z tworzywa sztucznego. Wlew zbiornika paliwa powinien być zamykany na zamek patentowy.

4.27. Autokomputer pokładowy

System autokomputera pokładowego z modułem GPS oraz transmisją danych (możliwość transmisji dwukierunkowej) za pośrednictwem GSM, zarządzający tablicami, kasownikami oraz automatami pokładowymi, spełniający wymagania PEKA.

4.28. Zużycie energii i emisja zanieczyszczeń zgodnie z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 10.05.2011 roku w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych (Dz.U. 2011 nr 96 poz. 559).

Zamawiający wymaga, aby oferowany autobus charakteryzował się zużyciem energii w całym normatywnym cyklu eksploatacyjnym nie wyższym niż 11.700.000 MJ.

Maksymalna emisja CO₂ obliczona na podstawie zużycia paliwa w teście SORT-2 - 1,06 kg/km. Wykonawca dołączy do oferty kopię dokumentu potwierdzającego wyniki zużycia paliwa dla oferowanego autobusu wg testów SORT opracowanych przez UITP wykonanych przez jednostkę certyfikowaną.

Zamawiający wymaga, aby oferowane autobusy charakteryzowały się następującymi maksymalnymi poziomami emisji CO₂ oraz zanieczyszczeń /wg testu WHTC/:

a) emisja tlenku węgla (CO), max.: 4 g/kWh

b) emisja tlenków azotu (NO_x), max.: 0,46 g/kWh

c) masa cząstek stałych, max.: 0,01 g/kWh

d) emisja NH₃, max.: 10 ppm

e) liczba cząstek stałych, max.: 6 x 10¹¹ #/kWh

f) całkowita emisja węglowodorów (THC), max.: 0,16 g/kWh

UWAGA! Wymienione w SIWZ nazwy wyrobów / produktów wskazujące na konkretnego producenta są wyłącznie przykładem ich użycia przy realizacji przedmiotu zamówienia i nie należy ich traktować jako zobowiązujących, gdyż w żaden sposób nie wiążą one Wykonawcy.

Wykonawca może zaoferować wyroby, produkty równoważne zgodnie z art. 30 ust. 5 Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku Prawo Zamówień Publicznych (tekst jedn. Dz. U. z 2010 roku Nr 113 poz. 759 ze zmianami).

5. Pozostałe wymagania:

5.1. Z postępowania wyklucza się pojazdy, których konstrukcja ramy lub płyty podłogowej oraz konstrukcja kratownicy nadwozia wykonane są ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości.

5.2. Elementy układu pneumatycznego umieszczone w sposób chroniący je przed zanieczyszczeniami i solą z posypywania dróg. Zbiorniki sprężonego powietrza wykonane z aluminium, wyposażone w zawory odwadniające. Przewody układu pneumatycznego wykonane z materiałów wodoodpornych na korozję.

Przyłącze do napełniania sprężonym powietrzem z przodu autobusu. Układ winien być wyposażony w urządzenia zabezpieczające go przed zamarzaniem w okresie zimowym.

5.3. Kolorystykę zewnętrzną i wewnętrzną Wykonawca ustali z Zamawiającym.

5.4. Autobus musi być wykonany przy maksymalnym wykorzystaniu materiałów niepalnych, szczególnie w zakresie materiałów użytych do konstrukcji i wyposażenia wnętrza nadwozia. Posiadanie homologacji EWG pojazdu odnośnie do palności materiałów użytych wewnątrz konstrukcji oferowanego autobusu, uzyskanej zgodnie z warunkami określonymi w Dyrektywie 95/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 roku, obowiązującymi dla innych rodzajów pojazdów kategorii M3 niż stanowiący przedmiot niniejszego zamówienia, która w tym przypadku powinna być załączona do oferty, będzie uwzględniona jako spełniająca warunki udziału w przetargu..

5.5. W cenie oferowanego autobusu musi być zawarte wyposażenie w:

a. 3 szt. elektronicznych kasowników przystosowanych do kasowania biletu papierowego ze sterownikami, które należy zamontować przy wszystkich drzwiach, w miejscach uzgodnionych z Zamawiającym oraz dodatkowy kompletny system Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej,

b. komplet diodowych, elektronicznych tablic informacyjnych (tablica przednia, boczna, tylna, wewnętrzna),
c. system pozycjonowania pojazdu (bez karty SIM),

d. system monitoringu wewnątrz autobusu, składający się z kamer cyfrowych, pracujących z transmisją IP, umieszczonych wewnątrz autobusu w rejonie każdych z drzwi (min. 3 szt.) oraz z kamery przedniej i tylnej cofania i monitora ciekłokrystalicznego umieszczonego w kabinie kierowcy wyświetlający obraz z rozdzielczością min. 2 CIF 20 klatek/sec.. System monitoringu musi rejestrować min. 48 godzinny cykl pracy autobusu z rozdzielczością min. 2 CIF, 4 klatki / sec.,

e. 1 (jeden) monitor LCD o wymiarach min. 19 cali (format panoramiczny) z wandaloodporną obudową - instalowane w miejscach uzgodnionych z Zamawiającym, współpracujące z dodatkowym komputerem lub odtwarzaczem DVD,

f. instalację wraz z urządzeniem Access Point pracującego z siecią GSM dla potrzeb bezprzewodowego dostępu do Internetu (lokalnie Access Point pracuje w standardzie WiFi); karty SIM dostarcza Zamawiający,

g. 1 (jedno) urządzenie umożliwiające automatyczny wydruk i wydawanie biletów jednorazowych (automaty biletowe), min. o 5 nominałach z panelem dotykowym (wyświetlanie min. w języku polskim i angielskim), obsługiwane samodzielnie przez pasażera, zintegrowane z systemem zarządzającym informacją użytkownika; opłata za bilet przyjmowana w bilonie z możliwością wydania reszty, instalowane w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym, do każdego biletomatu należy załączyć po dwie kasetki na bilon umożliwiające sprawną obsługę automatu,

h. urządzenia pozwalające na przesył danych gromadzonych w autokomputerze do programu zainstalowanego u zamawiającego wykorzystując system PWI. Pod pojęciem układu PWI rozumie się podsystem wymiany informacji tzn. przekazywania informacji do autobusu i pobieranie informacji z autobusu. Przesyłane informacje dotyczą kursowania autobusów (kursówek), wymiany informacji dotyczących biletu elektronicznego oraz szczytywanie parametrów techniczno-eksploatacyjnych tj: pomiar ciśnienia oleju, pomiar prędkości, pomiar prędkości obrotowej silnika, pomiar temperatury pracy silnika, pomiar poziomu paliwa w zbiorniku, pomiar ciśnienia w układzie pneumatycznym, moment załączenia ogrzewania, moment otwierania drzwi (które drzwi były otwierane) itp.,

j. dwie gaśnice proszkowe o wadze 6 kg każda, umieszczone w rejonie kabiny kierowcy, w łatwo dostępnym miejscu przestrzeni pasażerskiej, zabezpieczona przed kradzieżą,

k. apteczkę,

l. 1 odblaskowy trójkąt ostrzegawczy, 2 kliny podkładowe.

5.6. Wykonawca udzieli w ciągu 1 miesiąca po dostawie autobusu wskazanemu przez Zamawiającego podmiotowi, uprawnienia do dokonywania bieżącej obsługi oferowanego autobusu, oraz dostarczy (lub uzupełni w odpowiednim zakresie) nieodpłatnie w ramach umowy dostawy, zestaw niezbędnych narzędzi serwisowych i urządzeń diagnostycznych koniecznych do uzyskania uprawnień do dokonywania bieżących obsług oferowanego autobusu. Projekt umowy regulującej powyższą kwestię Wykonawca dołączy do oferty. Wykonawca przeszkoli wymaganą ilość pracowników (nie mniej niż 4 osoby) podmiotu wskazanego przez Zamawiającego w zakresie bieżących obsług dostarczanego autobusu.

Szkolenie pracowników zostanie zakończone najpóźniej w ciągu 1 miesiąca po dostawie autobusu. Wskazany przez Zamawiającego podmiot pokryje koszty dojazdu, zakwaterowania i wyżywienia swoich pracowników w trakcie szkolenia.

Wykonawca przekaże nieodpłatnie wymaganą dokumentację techniczną konieczną do przeprowadzania bieżących obsług technicznych.

5.7. W cenie dostawy Wykonawca uwzględni dla autobusu następujące pozycje:

ustali tryb i miejsce zaopatrywania w części zamienne, wyposaży zamawiającego w dokumentację techniczno-eksploatacyjną oraz katalogi części zamiennych (katalog części także na CD), w języku polskim, przeszkoli 3 kierowców.

5.1. Do specyfikacji technicznej Wykonawca dołączy rysunki techniczne: gabaryty zewnętrzne we wszystkich rzutach oraz rzut pionowy z rozplanowaniem wnętrza oferowanego pojazdu.

5.9. W specyfikacji technicznej Wykonawca poda dokładny opis techniczny podzespołów stosowanych w pojeździe.

5.10. Oferowany autobus powinien być przedstawicielem całej rodziny autobusów o różnych klasach pojemności i o wysokim stopniu unifikacji stosowanych komponentów.

5.11. Wykonawca zobowiązuje się do zabezpieczenia części zamiennych przez okres co najmniej 15 lat.

5.12. Minimalne wymagania gwarancyjne:

a. Gwarancja na cały pojazd - 36 miesięcy, lub do przebiegu 300 tys. km.

b. Gwarancja na układ napędowy - 36 miesięcy, lub do przebiegu 300 tys. km.

c. Gwarancja na trwałość strukturalną nadwozia i podwozia - 7 lat

d. Gwarancja na perforację nadwozia - 12 lat

e. Okres gwarancji na powłokę lakierniczą nadwozia - 8 lat

5.13. Odbiór autobusu nastąpi przez Zamawiającego u Wykonawcy (lub przedstawiciela wykonawcy) na terenie RP na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych.

II.1.3) Wspólny Słownik Zamówień (CPV)

	Słownik główny	Słownik uzupełniający (jeżeli dotyczy)
Główny przedmiot	34121400	

Sekcja IV: Procedura

IV.1) Rodzaj procedury (podano w pierwotnym ogłoszeniu)

- Otwarta
- Ograniczona
- Ograniczona przyspieszona
- Negocjacyjna
- Negocjacyjna przyspieszona
- Dialog konkurencyjny
- Negocjacyjna z uprzednim ogłoszeniem
- Negocjacyjna bez uprzedniego ogłoszenia
- Negocjacyjna z publikacją ogłoszenia o zamówieniu
- Negocjacyjna bez publikacji ogłoszenia o zamówieniu
- Udzielenie zamówienia bez uprzedniej publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej

IV.2) Informacje administracyjne

IV.2.1) Numer referencyjny: (podano w pierwotnym ogłoszeniu)

[ZP.271-3-2014](#)

IV.2.2) Dane referencyjne ogłoszenia w przypadku ogłoszeń przesłanych drogą elektroniczną:

Pierwotne ogłoszenie przesłane przez

- eNotices
- TED eSender

Login: [ENOTICES_zakladgospodarkikomunalnej](#)

Dane referencyjne ogłoszenia: [2014-081565](#) rok i numer dokumentu

IV.2.3) Ogłoszenie, którego dotyczy niniejsza publikacja:

Numer ogłoszenia w Dz.U.: [2014/S 121-215102](#) z dnia: [27/06/2014](#) (dd/mm/rrrr)

IV.2.4) Data wysłania pierwotnego ogłoszenia:

[23/06/2014](#) (dd/mm/rrrr)

Sekcja VI: Informacje uzupełniające

VI.1) Ogłoszenie dotyczy:

- Procedury niepełnej
- Sprostowania
- Informacji dodatkowych

VI.2) Informacje na temat niepełnej procedury udzielenia zamówienia:

- Postępowanie o udzielenie zamówienia zostało przerwane
- Postępowanie o udzielenie zamówienia uznano za nieskuteczne
- Zamówienia nie udzielono
- Zamówienie może być przedmiotem ponownej publikacji

VI.3) Informacje do poprawienia lub dodania :

VI.3.1)

- Zmiana oryginalnej informacji podanej przez instytucję zamawiającą
- Publikacja w witrynie TED niezgodna z oryginalną informacją, przekazaną przez instytucję zamawiającą
- Oba przypadki

VI.3.2)

- W ogłoszeniu pierwotnym
- W odpowiedniej dokumentacji przetargowej
(więcej informacji w odpowiedniej dokumentacji przetargowej)
- W obu przypadkach
(więcej informacji w odpowiedniej dokumentacji przetargowej)

VI.3.3) Tekst, który należy poprawić w pierwotnym ogłoszeniu

Miejsce, w którym znajduje się
zmieniany tekst:

Sekcja II.1.5 krótki opis przedmiotu
zamówienia pkt 4.3

Zamiast:

Skrzynia biegów
Automatyczna, 6-biegowa skrzynia
biegów ze zintegrowanym
retarderem i mikroprocesorowym
systemem diagnostycznym,
zaprogramowana na jazdę
oszczędnościową z ogranicznikiem
prędkości, producenta
posiadającego przedstawicielstwo w
Polsce

Powinno być:

Skrzynia biegów
Automatyczna, 4 lub 6-biegowa
skrzynia biegów ze zintegrowanym
retarderem i mikroprocesorowym
systemem diagnostycznym,
zaprogramowana na jazdę
oszczędnościową z ogranicznikiem
prędkości, producenta
posiadającego przedstawicielstwo w
Polsce

VI.3.4) Daty, które należy poprawić w pierwotnym ogłoszeniu

Miejsce, w którym znajdują się
zmieniane daty:

Zamiast:

Powinno być:

VI.3.5) Adresy i punkty kontaktowe, które należy poprawić

VI.3.6) Tekst, który należy dodać do pierwotnego ogłoszenia

Miejsce, w którym należy dodać tekst:

Tekst do dodania:

VI.4) Inne dodatkowe informacje:

VI.5) Data wysłania niniejszego ogłoszenia:

24/07/2014 (dd/mm/rrrr) - ID:2014-097573