

Nowy Sącz, dnia 1 września 2017r.

Znak sprawy: POO-271-1/17

W związku z wpłynięciem pytań do postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. **„Dostawa fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów miejskich spełniających normę emisji spalin EURO 6 w dwóch typach”**, Znak sprawy POO-271-1/17, Zamawiający zamieszcza poniżej treść zapytań do SIWZ wraz z odpowiedziami:

Pytanie 1

Prosimy o potwierdzenie, że zamawiający oceniając kryterium techniczne T4 - rodzaj zawieszenia przedniego, będzie brał pod uwagę jedynie seryjne rozwiązania konstrukcyjne oferowane przez producentów, a w przypadku wątpliwości wystąpi do ewentualnych oferentów o przedstawienie należycie zrealizowanych kontraktów w których zastosowane zostało oferowane rozwiązanie konstrukcyjne (w ilości sztuk zgodnej z wymaganym do wykazania doświadczeniem w ramach konkretnego zadania, tj. 10 sztuk autobusów 12-metrowych i 3-sztuki autobusów 10-metrowych).

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że wymaga rozwiązań seryjnie produkowanych, sprawdzonych, a ich niezawodność musi być potwierdzona kilkuletnią eksploatacją [zgodnie z pkt 1.8. Załącznik nr 1 do specyfikacji]. Jeśli chodzi o drugą część pytania, Zamawiający oświadcza, iż postępować będzie zgodnie z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych.

Pytanie 2

Prosimy o wyjaśnienie co Zamawiający miał na myśli, pisząc o wykazaniu się zdolnością techniczną i zawodową poprzez zrealizowanie dostaw w ramach jednego postępowania dla Części 1- co najmniej 10 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych miejskich, zasilanych olejem napędowym z silnikiem wysokoprężnym?

Czy Zamawiający miał na myśli, że należy się wykazać dostawą autobusów miejskich niskopodłogowych zasilanych olejem napędowym z silnikiem wysokoprężnym spełniającym obecnie obowiązującą normę EURO-6?

Oraz analogicznie dla Części 2- co najmniej 3 sztuk fabrycznie nowych autobusów niskopodłogowych miejskich, zasilanych olejem napędowym z silnikiem wysokoprężnym?

Czy Zamawiający miał na myśli, że należy się wykazać dostawą autobusów miejskich całkowicie niskopodłogowych zasilanych olejem napędowym z silnikiem wysokoprężnym spełniającym obecnie obowiązującą normę EURO-6?

Odpowiedź:

Zamawiający w ramach I i II części zamówienia wymaga wykazania się dostawą co najmniej odpowiednio 10 i 3 sztuk autobusów niskopodłogowych miejskich zasilanych olejem napędowym z silnikiem wysokoprężnym spełniających obecnie obowiązującą normę EURO-6.

Pytanie 3

Prosimy o dopuszczenie zaoferowania autobusów 10-metrowych posiadających jedno stanowisko dla wózków inwalidzkich lub dziecięcych. W autobusach tej długości ciężko jest wygospodarować dwa osobne stanowiska dla wózka inwalidzkiego i wózka dziecięcego, przy zachowaniu wymaganej minimalnej ilości miejsc siedzących.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 4

Prosimy o dopuszczenie zaoferowania autobusów 10-metrowych posiadających zbiornik paliwa o pojemności minimum 200 l.

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza takie rozwiązanie.

Pytanie 5

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający określając minimalne ilości miejsc siedzących zarówno dla autobusów 10-cio jak i 12-to metrowych miał na myśli pełnowymiarowe, sztywne siedzenie pasażerskie, a nie takie ze składanym siedziskiem.

Odpowiedź:

Zamawiający w wymaganej liczbie miejsc siedzących miał na myśli pełnowymiarowe, sztywne siedzenie pasażerskie.

Pytanie 6

Prosimy o potwierdzenie, iż Zamawiający oczekuje, że bezobsługowy system smarowania przewidziany jest na cały okres eksploatacji autobusów tj. minimum 15 lat i 800 tys. km, bez konieczności ewentualnej wymiany/naprawy elementów nie wymagających smarowania.

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że bezobsługowy system smarowania przewidziany jest na cały okres eksploatacji autobusów zgodnie z pkt 1.8. Załącznika nr 1 do specyfikacji.

Pytanie 7

Na podstawie naszego wieloletniego doświadczenia w produkcji autobusów popartej tysiącami sztuk dostarczonych autobusów, prosimy o zrównanie w ocenie technicznej kryterium T1- konstrukcji nadwozia i podwozia wykonanej ze stali nierdzewnej, która niewiele się różni od kataforezy zanurzeniowej całej konstrukcji, a jest dużo bardziej funkcjonalna pod względem podatności na ewentualne naprawy w wyniku szkód komunikacyjnych, które mogą mieć miejsce podczas 15-letniej eksploatacji autobusów.

Odpowiedź:

Zamawiający dokonuje zmiany w ocenie technicznej kryterium T1. Zamawiający wprowadza zmiany do SIWZ zgodnie z treścią zawartą w dokumencie *Zmiana treści SIWZ_1*.

Pytanie 8

Prosimy o korektę kryterium oceny technicznej T3 - zużycie paliwa wg testu SORT-2 zgodnego z UITP wykonanego przez certyfikowaną jednostkę, ponieważ kryterium przedstawione w obecnej formie w zakresie najniższych wyników zużycia paliwa jest nie do osiągnięcia przez autobusy miejskie dostępne obecnie na rynku. Prosimy o rozszerzenie zaledwie o 1 litr w górę w zakresie pozycji nr 2 tj. dla autobusów MIDI- 30,00- 33,00 l, a dla autobusów MAXI 32,00- 35,00 l.

Odpowiedź:

Zamawiający pozostawia zapis bez zmian.

PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR NACZELNY


mgr Andrzej Górski

WICEPREZES ZARZĄDU
DYREKTOR

ds. Personalno-Organizacyjnych

mgr Anna Sokołowska