



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](mailto: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: [Gmina Swarzędz](#)

Krajowy numer identyfikacyjny: *(jeżeli jest znany)*

Adres pocztowy: [ul. Rynek 1](#)

Miejscowość: [Swarzędz](#)

Kod pocztowy: [62-020](#)

Państwo: [Polska \(PL\)](#)

Punkt kontaktowy: [Urząd Miasta i Gminy w Swarzędzu](#) Tel.: [+48 616512406](#)

Osoba do kontaktów: [Adam Talaga, Milena Klupś, Sylwia Grąbczewska](#)

E-mail: [zamowienia@swarzedz.pl](mailto:zamowienia@swarzedz.pl)

Faks: [+48 616512211](#)

**Adresy internetowe:** *(jeżeli dotyczy)*

Ogólny adres instytucji zamawiającej/ podmiotu zamawiającego: *(URL)* <http://bip.swarzedz.eu>

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 czterech fabrycznie nowych (rok produkcji 2017) autobusów niskopodłogowych o napędzie hybrydowym (silnik spalinowy i elektryczny), klasy MAXI, dla potrzeb komunikacji miejskiej w Swarzędzu, stanowiących element rodziny autobusów miejskich o wysokim stopniu unifikacji

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

Dostawa czterech fabrycznie nowych (rok produkcji 2017) autobusów niskopodłogowych o napędzie hybrydowym (silnik spalinowy i elektryczny), klasy MAXI, dla potrzeb komunikacji miejskiej w Swarzędzu, stanowiących element rodziny autobusów miejskich o wysokim stopniu unifikacji

Wymagania formalne i warunki techniczne:

1. Autobusy muszą spełniać wymagania określone w przepisach prawa zawartych w Dziale III ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - „Prawo o ruchu drogowym” (tj. Dz.U. 2017, poz. 128), 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 (tj. Dz.U. 2016, poz. 2022).
2. Oferowane autobusy powinny bezwzględnie posiadać aktualne, wydane przez kraj Unii Europejskiej „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu” - homologacja z załącznikami bezwzględnie musi zostać przekazana zamawiającemu w dniu zawarcia umowy (w przypadku świadectwa wydanego przez inny kraj niż Polska, należy również dołączyć jego tłumaczenie na język polski). Wraz z dostawą pojazdów Wykonawca powinien dostarczyć wszystkie dokumenty niezbędne do ich rejestracji na terenie RP wymagane przepisami art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - „Prawo o ruchu drogowym” (tj. Dz.U. 2017 poz. 128).
3. Autobus (każdy z oferowanych) 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 (każdy) musi spełniać następujące warunki:
  - 4.1. Wymiary zewnętrzne i pojemność autobusu: długość całkowita - od 11,8 m do 12,2 m, szerokość całkowita – w przedziale od 2,50 do 2,55 m
  - 4.2. Wysokość całkowita (wraz z urządzeniem klimatyzacyjnym, ewentualnie akumulatorami systemu magazynowania energii) - do 3,30 m
  - 4.3. Całkowita minimalna ilość miejsc: 85 + 1 (kierowca)
  - 4.4. Ilość pasażerskich miejsc siedzących: min. 28 (w tym co najmniej 10 dostępnych z poziomu niskiej podłogi) + 1 (kierowca).
  - 4.5. Układ napędowy  
Autobus ma być napędzany silnikiem spalinowym i silnikiem elektrycznym w szeregowym lub szeregowo-równoległym lub równoległym systemie hybrydowym, wyposażonym w system START-STOP.
    - 4.5.1. Silnik spalinowy  
Silnik czterosurowy, rzędowy, nie mniej niż 4 cylindrowy, chłodzony cieczą, wysokoprężny z bezpośrednim wtryskiem paliwa, spełniający normę czystości spalin EURO 6 (Dyrektywa 595/2009/WE) o pojemności skokowej od 4,5 dm<sup>3</sup> do 7 dm<sup>3</sup> i maksymalnej mocy netto minimum 145 kW, moment obrotowy min. 700 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.  
Złącze diagnostyczne umożliwiające diagnozowanie silnika z zewnętrznego licencjonowanego oprogramowania diagnostycznego.
    - 4.5.2. Silnik elektryczny  
System hybrydowy z silnikiem elektrycznym trójfazowym o maksymalnej mocy ciągłej min. 100 kW, maksymalnej mocy chwilowej min. 155 kW (255 sec.), szczytowej mocy maksymalnej min. 170 kW (5 sec.). System zarządzania napędem hybrydowym musi zapewnić optymalne połączenie napędu spalinowego

i elektrycznego układu hybrydowego, tak aby napędy te pracowały w optymalnych dla siebie zakresach obciążeń, redukując do minimum emisję zanieczyszczeń i hałasu do atmosfery.

Silnik elektryczny trakcyjny bezprzekładniowy ma być elektryczną jednostką napędową o mocy odpowiadającej potrzebom napędu hybrydowego, lecz nie mniejszej niż 100 kW, wynikających z przewidywanej dynamiki jazdy. Układ napędu hybrydowego powinien odzyskiwać energię hamowania i wykorzystywać ją do doładowania urządzeń do magazynowania energii elektrycznej (zależnie od zastosowanego rozwiązania technicznego). Silnik elektryczny umieszczony w piastach kół lub przed mostem napędowym.

4.5.3. System magazynowania energii  
Zamawiający preferuje zastosowanie systemu superkondensatorów. Zamawiający dopuszcza zastosowanie innych urządzeń do magazynowania energii elektrycznej i współpracy z systemem zarządzania energią napędu hybrydowego.  
Odzyskiwanie energii na zasadzie rekuperacji.

4.5.4. Zbiornik paliwa  
Zbiornik paliwa o pojemności min. 240 dm<sup>3</sup>, wykonany z tworzywa sztucznego. Wlew zbiornika paliwa powinien być zamykany na zamek patentowy.

4.5.5. Zastrzeżenie  
Układ sterowania silnika nie może zawierać ukrytych programów zmieniających poziom emisji spalin w zależności od trybu jego pracy.  
System zarządzania napędem hybrydowym musi zapewnić optymalne połączenie napędu spalinowego i elektrycznego układu hybrydowego, tak aby napędy te pracowały w optymalnych dla siebie zakresach obciążeń, redukując do minimum emisję zanieczyszczeń i hałasu do atmosfery.  
W przypadku zastosowania zasobników energii elektrycznej wymagających regularnego doładowywania na postoju, a także cyklicznych ich wymian ze względu na zużycie eksploatacyjne, Wykonawca ma zagwarantować zdolność eksploatacyjną tych urządzeń przez 10 lat z opcją ich wymiany na nowe w tym okresie.

4.6. Ogumienie  
Opony radialne, całostalowe, bezdętkowe, rzeźba bieżnika przeznaczona do komunikacji miejskiej. Rozmiar opon na wszystkich osiach: 275/70 R22,5 148/145J lub inne o takiej samej funkcjonalności. Jedno kompletne koło zapasowe. Wszystkie opony jednej marki (producenta), typu i o jednakowym bieżniku, przeznaczone do ruchu miejskiego.

4.7. System smarowania  
Układ centralnego smarowania obejmujący wszystkie punkty smarne o ciśnieniu roboczym w systemie minimum 50 Bar. System centralnego smarowania producenta posiadającego przedstawicielstwo w Polsce. System wyposażony w sterownik w kabinie kierowcy z alarmem dźwiękowym informującym o:  
- rezerwie smaru w zasobniku pompy,  
- spadku ciśnienia w systemie,  
- sterownik z elektronicznym zapisem pamięci akcji pracy systemu umożliwia diagnozę systemu.  
Wymóg zastosowania automatycznego układu nie jest wymagany w przypadku zastosowania elementów bezobsługowych nie wymagających smarowania.

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

4.9. 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 jeden otwór dachowy sterowany automatycznie ze stanowiska kierowcy. Szyba przednia dzielona w pionie wzdłuż osi pojazdu. Oddzielna osłona przedniej tablicy kierunkowej ogrzewana elektrycznie.

4.10. Poręcze i uchwyty  
Poręcze pionowe i poziome dla pasażerów stojących w kolorze żółtym. Dodatkowe uchwyty paskowe tzw. lejce. Wyposażenie w barierkę ograniczającą jazdę pasażerów na przednim pomoście.

Poręcze pionowe i poziome oraz uchwyty w obrębie drzwi i miejsc dla osób stojących chromo-niklowe, poręcze pionowe mające styczność z podłoga wykonane ze stali nierdzewnej lub ze stali chromo-niklowej.

#### 4.11. 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 zgodnie z PN- K-02511:2000 oraz w zakresie podatności na zapalenie zgodnie z PN-92/K-02502, wandaloodporne.

Kolorystyka i rodzaj do uzgodnienia z Zamawiającym.

#### 4.12. Przedział pasażerski i stanowisko dla niepełnosprawnych

Platforma przeznaczona do przewozu wózka dziecięcego oraz wózka inwalidzkiego, o długości co najmniej 1300 mm i szerokości co najmniej 700 mm naprzeciwko II drzwi, po lewej stronie pojazdu, zaopatrzone w przycisk sygnalizujący kierowcy zamiar opuszczenia autobusu, sposób mocowania wózka inwalidzkiego tyłem do kierunku jazdy za pomocą pasa bezwładnościowego.

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, o nośności minimum 350 kg, z czujnikiem otwarcia (informacją na wyświetlaczu i blokadą zamknięcia drzwi).

Układ kneelingu (przykłąku) umożliwiający obniżenie poziomu podłogi we wszystkich drzwiach co najmniej o 60 mm.

Przyciski „stop” (co najmniej 1 przycisk na 4 miejsca siedzące) równomiernie rozmieszczone na całej długości przedziału pasażerskiego, w tym przy każdych drzwiach - naciśnięcie przycisku spowodować musi sygnalizację dźwiękową i świetlną w technologii LED: dla kierowcy o zamiarze wysiadania pasażera przez wybrane drzwi (funkcja przystanku na żądanie) oraz dla pasażera informująca o użyciu przycisku: LED zielony – stan gotowości, LED czerwony – potwierdzenie akcji użycia przycisku.

Przyciski „przykłąk” – umożliwiający zasygnalizowanie kierowcy potrzeby obniżenia poziomu podłogi i ewentualnie użycia pochylni/podnośnika, umieszczone w zasięgu osoby siedzącej na wózku inwalidzkim, wewnątrz pojazdu w pobliżu miejsca dla wózków oraz na zewnątrz pojazdu przy drugich drzwiach.

Przyciski przy drzwiach stop - alarm, sygnalizacja dla kierowcy stanu awaryjnego (odmienna niż sygnalizacja przystanku na żądanie).

UWAGA: urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów muszą być dodatkowo opisane w systemie pisma punktowego dla niewidomych tj. alfabetem Braille’a.

#### 4.13. 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.

#### 4.14. Ogrzewanie dodatkowe

Układ dodatkowego ogrzewania wodnego z nadmuchem ciepłego powietrza i zegarem nastawczym, realizowane za pomocą grzejników konwektorowych oraz przez nagrzewnice z wentylatorami (minimum trzy w przestrzeni pasażerskiej) usytuowanymi równomiernie w całym pojeździe. Silniki wentylatorów nagrzewnic z regulowaną prędkością obrotową.

Układ zasilany z dodatkowego zbiornika paliwa o pojemności min. 35 dm<sup>3</sup> ±10%, o mocy nie mniejszej niż 30 kW. Wlew zamykany na zamek patentowy, tym samym kluczem, co wlew paliwa do zbiornika głównego.

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

System ogrzewania powinien zapewnić utrzymanie w okresie jesienno-zimowym minimalnej temperatury wewnątrz w pojeździe min +15 °C.

#### 4.15. Układ zawieszenia

Elektronicznie regulowany pneumatyczny układ zawieszenia z szybkowymiennymi elementami sprężynującymi w postaci miechów ze zintegrowanym, elastycznym ogranicznikiem skoku, z możliwością realizacji funkcji unoszenia nadwozia oraz tzw. przykłąku;

Układ pneumatyczny wyposażony w:

- sprężarkę o wydatku powietrza dostosowanym do pracy w warunkach komunikacji miejskiej,
- przewody i zbiorniki sprężonego powietrza wykonane z materiałów w pełni odpornych na korozję,
- podgrzewany osuszacz powietrza oraz automatyczny separator kondensatu,
- szybkozłączące umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza ze źródła zewnętrznego, umieszczone z przodu i tyłu autobusu,
- łatwo dostępne ciągła do odwadniania zbiorników,
- zestaw przyłączy diagnostycznych, umożliwiający pełną ocenę stanu technicznego układu,

Elektroniczny system regulacji wysokości i ciśnienia w miechach. Zawieszenie przednie – niezależne. Wszystkie osie tej samej marki (tego samego producenta).

#### 4.16. Układ hamulcowy

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

Hamulec przystankowy uruchamiany automatycznie po otwarciu drzwi, gwarantujący blokadę hamulców przy otwartych drzwiach oraz ręcznie za pomocą przełącznika (dźwigni) zlokalizowanej na desce rozdzielczej kierowcy.

#### 4.17. Budowa układu chłodzenia

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

Zbiornik wyrównawczy wykonany z materiału odpornego na korozję.

#### 4.18. Nadwozie i konstrukcja nośna

Szkielet podwozia i nadwozia wykonane ze stali nierdzewnej, aluminium lub ze stali o podwyższonej jakości zabezpieczonej przeciw korozji w technologii KTL, gwarantujących minimum 15-letni okres eksploatacji pojazdu (nie dopuszcza się użycia stali konstrukcyjnej zwykłej jakości).

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.

Poszycie zewnętrzne wykonane z blachy odpornej na korozję – nierdzewnej i/lub aluminium i/lub stali zabezpieczonej w technologii KTL i/lub tworzyw sztucznych i ich kompozytów - gwarantujący co najmniej 15-letni okres eksploatacji autobusu.

Zderzak przedni 3-częściowy.

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

Pojazd powinien być wyposażony w zaczepy holownicze przednie i tylne.

#### 4.19. Układy drzwiowe

Drzwi dwuskrzydłowe otwierane pneumatycznie do wewnątrz z uchwytyami wejściowymi, w skrzyniach napędu drzwi oraz na zewnątrz pojazdu po jednym zaworze bezpieczeństwa, o szerokości czynnej nie mniejszej niż 1200 mm w układzie 2-2-2. 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, wyposażona w naklejkę o treści „Nie ograniczać widoczności” i tło przezroczyste.

#### 4.20. 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.

#### 4.21. Wentylacja przestrzeni pasażerskiej i klimatyzacja

4.21.1. Wentylacja za pomocą klap (włazów) dachowych (min. 1) wraz z uchylnymi lub przesuwными oknami (min. 6 szt. przesuwanych/uchylnych górnych części bocznych okien).

4.21.2. Minimum 2 elektryczne wentylatory nadmuchowo-wyciągowe.

4.21.3. Szyby boczne przyciemniane.

4.21.4. Autobus wyposażony w klimatyzację przestrzeni pasażerskiej niezależną 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.

4.21.5. Minimalna moc chłodnicza klimatyzacji 20 kW.

#### 4.22. 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, lub inne rozwiązanie konstrukcyjne zapewniające odpowiedni komfort termiczny dla kierowcy.

#### 4.23. 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.

#### 4.24. Instalacja elektryczna

Instalacja elektryczna powinna spełniać następujące warunki:

4.24.1. złącza przewodów i urządzeń czytelnie, numerycznie opisane,

4.24.2. złącza i urządzenia (przełączniki, sterowniki, włączniki itp.) w zamkniętych schowkach zabezpieczonych przed wilgocią (preferowane umieszczenie tablicy rozdzielczej wewnątrz autobusu w miejscu najmniej narażonym na skutki kolizji drogowych),

4.24.3. wiązki przewodów ułożone w zamkniętych kanałach lub przewodach zabezpieczających je przed zabrudzeniami i wilgocią w czasie eksploatacji, szczególnie w warunkach zimowych,

4.24.4. akumulatory rozruchowe: 2x12V min 225 Ah; zamontowane w wysuwanej obudowie lub z łatwym dostępem; odłącznik akumulatorów elektromagnetyczny. Zamawiający dopuszcza akumulatory 2x210 Ah przy dodatkowych akumulatorach rozruchowych 2x35 Ah i prądzie rozruchowym min 500 A - pomieszczenie akumulatorów wyposażone w wózek lub szufladę do akumulatorów, wykonane ze stali nierdzewnej lub zabezpieczone przed korozją np.: tworzywami sztucznymi,

4.24.5. gniazdo do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu lub gniazdo do ładowania akumulatorów,

4.24.6. złącza diagnostyczne w porcie szeregowym oraz gniazdo OBD,

4.24.7. przetwornica napięcia 24V/230V

4.24.8. zewnętrzne lusterka elektrycznie regulowane i podgrzewane,

4.24.9. światła do jazdy dziennej, halogeny przeciwmgielne, oświetlenie zewnętrzne i wewnętrzne pojazdu wykonane w technologii LED.

#### 4.25. Instalacja dodatkowa

Pojazd wyposażony w radioodtwarzacz, 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.

Głośniki w przestrzeni pasażerskiej umożliwiające odtwarzanie nazw przystanków i innych treści z systemu autokomputera.

#### 4.26. 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, max. wznios podłogi nad ośią napędową 420 mm.

#### 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 systemu Poznańskiej Elektronicznej Karty Aglomeracyjnej, zgodnie z pkt. 5.5.2..

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 każdy z oferowanych autobusów charakteryzował się zużyciem energii w całym normatywnym cyklu eksploatacyjnym liczonemu na 800.000 km nie wyższym niż 7.750.000 MJ.

Maksymalna emisja CO<sub>2</sub> obliczona na podstawie zużycia paliwa w teście SORT-2 wg wzoru:

Emisja CO<sub>2</sub> [g/km] = Zużycie paliwa [dm<sup>3</sup>/100 km] \* 2600 [g/dm<sup>3</sup>] : 100 km = 700 g/km

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

- |                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| a) emisja tlenku węgla (CO), max.:   | 4 g/kWh    |
| b) emisja tlenków azotu (NOX), max.: | 0,46 g/kWh |
| c) emisja cząstek stałych, max.:     | 10 mg/kWh  |
| d) emisja NH <sub>3</sub> , max.:    | 10 ppm     |
| e) emisja THC, max.:                 | 0,16 g/kWh |

Wykonawca do oferty dołączy Raport Techniczny drogowego zużycia paliwa wg testu SORT-2 dla oferowanych typów autobusów wykonany wg wytycznych UITP przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą upoważnioną do wykonywania takiego testu.

Pozostałe wymagania w treści Specyfikacji istotnych warunków zamówienia

Z postępowania wyklucza się pojazdy, których konstrukcja ramy lub płyty podłogowej oraz konstrukcja kratownicy nadwozia wykonane są ze stali konstrukcyjnej zwykłej jakości. W cenie oferowanego autobusu musi być zawarte wyposażenie w System liczenia pasażerów.

W cenie dostawy Wykonawca uwzględni następujące pozycje:

- ustali tryb i miejsce zaopatrywania w części zamienne,
- przeszkoli 12 kierowców.

Odbiór autobusu nastąpi przez Zamawiającego u Wykonawcy (lub przedstawiciela wykonawcy) na terenie RP na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych. Pojazdy przygotowane do odbioru muszą pokonać trasę od Wykonawcy do bazy transportowej w Garbach, gm. Swarzędz, powiat poznański, bez konieczności ich tankowania po drodze, a w przypadku, gdy taka konieczności wystąpi tankowanie pojazdów w celu ich dostarczenia do bazy odbywać się musi na koszt Wykonawcy.

### II.1.3) Wspólny Słownik Zamówień (CPV)

	<b>Słownik główny</b>	<b>Słownik uzupełniający (jeżeli dotyczy)</b>
<b>Główny przedmiot</b>	<a href="#">34121400</a>	



## 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)

[RZP.271-09/2017](#)

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

Pierwotne ogłoszenie przesłane przez

- eNotices
- TED eSender

Login: [ENOTICES\\_yshv7](#)

Dane referencyjne ogłoszenia: [2017-025979](#) rok i numer dokumentu

#### IV.2.3) Ogłoszenie, którego dotyczy niniejsza publikacja:

Numer ogłoszenia w Dz.U.: [2017/S 040-073691](#) z dnia: [25/02/2017](#) (dd/mm/rrrr)

#### IV.2.4) Data wysłania pierwotnego ogłoszenia:

[23/02/2017](#) (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:  
II.1.5) Krótki opis zamówienia lub  
zakupu

Zamiast:  
4.5.2. Silnik elektryczny System  
hybrydowy z silnikiem elektrycznym  
trójfazowym o maksymalnej mocy  
ciągłej min. 100 kW, maksymalnej  
mocy chwilowej min. 155 kW (255  
sec.), szczytowej mocy maksymalnej  
min. 170 kW (5 sec.). System  
zarządzania napędem hybrydowym  
musi zapewnić optymalne połączenie  
napędu spalinowego i elektrycznego  
układu hybrydowego, tak aby  
napędy te pracowały w optymalnych  
dla siebie zakresach obciążeń,  
redukując do minimum emisję  
zanieczyszczeń i hałasu do  
atmosfery. Silnik elektryczny  
trakcyjny bezprzekładniowy ma być  
elektryczną jednostką napędową o  
mocy odpowiadającej potrzebom  
napędu hybrydowego, lecz nie  
mniejszej niż 100 kW, wynikających  
z przewidywanej dynamiki jazdy.  
Układ napędu hybrydowego  
powinien odzyskiwać energię  
hamowania i wykorzystywać ją  
do doładowania urządzeń do  
magazyrowania energii elektrycznej

Powinno być:

4.5.2. Silnik elektryczny  
System hybrydowy z silnikiem  
elektrycznym trójfazowym o  
maksymalnej mocy chwilowej min.  
100 kW . System zarządzania  
napędem hybrydowym musi  
zapewnić optymalne połączenie  
napędu spalinowego i elektrycznego  
układu hybrydowego, tak aby  
napędy te pracowały w optymalnych  
dla siebie zakresach obciążeń,  
redukując do minimum emisję  
zanieczyszczeń i hałasu do  
atmosfery.  
Silnik/i elektryczny/e napędu  
hybrydowego ma być elektryczną  
jednostką napędową, zapewniającą  
optymalną dynamikę jazdy autobusu  
w ruchu miejskim, jednakże moc  
chwilowa tego silnika nie może być  
mniejsza niż 100 kW.  
Układ napędu hybrydowego  
powinien odzyskiwać energię  
hamowania i wykorzystywać ją  
do doładowania urządzeń do

<p>Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst: II.1.5) Krótki opis zamówienia lub zakupu</p>	<p>(zależnie od zastosowanego rozwiązania technicznego). Silnik elektryczny umieszczony w piastach kół lub przed mostem napędowym</p>	<p>magazynowania energii elektrycznej (zależnie od zastosowanego rozwiązania technicznego). Silnik elektryczny umieszczony w piastach kół lub przed mostem napędowym.</p>
	<p>Zamiast: 4.18. Nadwozie i konstrukcja nośna Szkielet podwozia i nadwozia wykonane ze stali nierdzewnej, aluminium lub ze stali o podwyższonej jakości zabezpieczonej przeciw korozji w technologii KTL, gwarantujących minimum 15-letni okres eksploatacji pojazdu (nie dopuszcza się użycia stali konstrukcyjnej zwykłej jakości). 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. Poszycie zewnętrzne wykonane z blachy odpornej na korozję – nierdzewnej i/lub aluminium i/lub stali zabezpieczonej w technologii KTL i/lub tworzyw sztucznych i ich kompozytów – gwarantujący co najmniej 15letni okres eksploatacji autobusu. Zderzak przedni 3-częściowy. Uwaga! Oferenci zobowiązani są do podania gatunku materiałów zastosowanych do wykonania w/w elementów wraz z podaniem norm PN-EN. Pojazd powinien być wyposażony w zaczepy holownicze przednie i tylne.</p>	<p>Powinno być: 4.18. Nadwozie i konstrukcja nośna Szkielet podwozia i nadwozia wykonane ze stali nierdzewnej, aluminium lub ze stali o podwyższonej jakości zabezpieczonej przeciw korozji w technologii KTL. Zamawiający dopuszcza częściowe wykorzystanie przy konstrukcji pojazdu również stali węglowej zabezpieczonej metodą gwarantującą skuteczne zabezpieczenie antykorozyjne na cały okres eksploatacji bez konieczności ponoszenia przez Zamawiającego dodatkowych kosztów na okresowe zabiegi konserwacyjne. Zastosowane materiały powinny gwarantować minimum 15-letni okres eksploatacji pojazdu (nie dopuszcza się użycia niezabezpieczonej antykorozyjnie stali konstrukcyjnej zwykłej jakości). 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. Poszycie zewnętrzne wykonane z blachy odpornej na korozję – nierdzewnej i/lub aluminium i/lub stali zabezpieczonej w technologii KTL i/lub tworzyw sztucznych i ich kompozytów - gwarantujący co najmniej 15-letni okres eksploatacji autobusu. Zderzak przedni 3-częściowy. Uwaga! Oferenci zobowiązani są do podania gatunku materiałów zastosowanych do wykonania w/w elementów wraz z podaniem norm PN-EN. Pojazd powinien być wyposażony w zaczepy holownicze przednie i tylne.</p>
<p>Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst:</p>	<p>Zamiast:</p>	<p>Powinno być: 4.21.2. Minimum 2 elektryczne wentylatory nadmuchowo-wyciągowe</p>

II.1.5) Krótki opis zamówienia lub zakupu

Miejsce, w którym znajduje się zmieniany tekst:

II.1.5) Krótki opis zamówienia lub zakupu

4.21.2. Minimum 2 elektryczne wentylatory nadmuchowo-wyciągowe.

Zamiast:

4.5.4. Zbiornik paliwa  
Zbiornik paliwa o pojemności min. 240 dm<sup>3</sup>, wykonany z tworzywa sztucznego. Wlew zbiornika paliwa powinien być zamykany na zamek patentowy.

lub nadmuchowe o regulowanym wydatku powietrza

Powinno być:

4.5.4. Zbiornik paliwa  
Zbiornik paliwa o pojemności min. 200 dm<sup>3</sup>, wykonany z tworzywa sztucznego. Wlew zbiornika paliwa powinien być zamykany na zamek patentowy.

#### 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:

06/03/2017 (dd/mm/rrrr) - ID:2017-030427