

Usługi Transportowe Krzysztof Pawelec

Biechów 93B, 28-133 Pacanów

adres do korespondencji:

ul. Św. Elżbiety 1, 41-905 Bytom

Bytom, dnia 21 listopada 2013 r.

Prezes

Krajowej Izby Odwoławczej

ul. Postępu 17a

02-676 Warszawa

ODWOŁANIE

wobec treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia w postępowaniu o udzielenie
zamówienia publicznego, którego przedmiotem jest
„świadczenie autobusowych usług przewozowych w systemie komunikacji miejskiej na
liniach wchodzących w skład sieci komunikacyjnej obejmującej obszar miasta
Jastrzębie – Zdrój i gmin ościennych”, numer sprawy MZK/POK/5/2013,
Nr ogłoszenia: 2013/S 220-383373

Zamawiający:

Międzygminny Związek Komunikacyjny, ul. Przemysłowa 1, 44-335 Jastrzębie Zdrój,
Tel./faks: 324763474, e-mail: mzk.sekretariat@mzkjastrzebie.com, www.mzkjastrzebie.com

Odwołujący:

Krzysztof Pawelec prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą **Usługi Transportowe Krzysztof Pawelec** z siedzibą w Biechowie, Biechów 93B, 28-133 Pacanów, adres do korespondencji: ul. Św. Elżbiety 1, 41-905 Bytom, strona internetowa: www.pawelec.com.pl,
NIP: 634-000-44-77, REGON: 271057910, tel. +48 32 280 01 92 faks +48 32 280 01 92, e-mail: biuro@pawelec.com.pl

Działając jako Odwołujący na podstawie art. 180 ust. 1 w zw. z art. 179 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (dalej „Ustawa”), **wnoszę odwołanie wobec:**

1. treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w zakresie zapisów dotyczących opisu przedmiotu zamówienia i wymagań co do tego przedmiotu, które naruszają przepisy art. 7, art. 29 ust. 2 Ustawy,
2. treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w zakresie treści projektu umowy (§16 zdanie pierwsze), która narusza przepisy:
 - art. 365(1) k.c. w zw. z art. 14 i art. 139 ust. 1 Ustawy,
 - art. 353(1) k.c. w zw. z art. 14 i art. 139 ust. 1 Ustawy,
 - treść art. 146 ust. 1 i 6 oraz art. 93 ust. 1 i 1a,
 - treść art. 145 ust. 1 Ustawy,
 - art. 7 Ustawy.

Czynnościom Zamawiającego, zarzucam naruszenie wymienionych wyżej przepisów Ustawy a także przepisów wymienionych w uzasadnieniu odwołania.

Wnoszę o:

- **nakazanie Zamawiającemu modyfikacji specyfikacji istotnych warunków zamówienia, stosownie do wskazań zawartych w uzasadnieniu odwołania,**
- **przyznanie od Zamawiającego na rzecz Odwołującego zwrotu kosztów postępowania odwoławczego.**

Odwołujący ma interes w uzyskaniu zamówienia, a nadto w wyniku naruszenia przez Zamawiającego wskazanych wyżej przepisów Ustawy może ponieść szkodę wyrażającą się utraceniem potencjalnej możliwości pozyskania Zamówienia i uzyskania wynagrodzenia z tego tytułu, czy też możliwości pełnego zrealizowania Zamówienia w przypadku wyboru jego oferty. Wprowadzenie w SIWZ określonych wymagań przedmiotowych, które ograniczają możliwy do zaoferowania tabor autobusowy w zakresie typu C do jedynego dostępnego na rynku autobusu, narusza zasady uczciwej konkurencji. Ponadto wprowadzenie do umowy zapisów umożliwiających rozwiązanie umowy bez istotnej przyczyny może skutkować brakiem możliwości pełnego zrealizowania zamówienia pomimo braku przyczyn zawnionych przez wykonawcę.

Należy więc stwierdzić, że Odwołujący jest uprawniony do korzystania ze środków ochrony prawnej, o których mowa w art. 179 ust. 1 Ustawy.

Niniejsze odwołanie jest wnoszone w ustawowym terminie 10 dni od dnia umieszczenia na stronie internetowej specyfikacji istotnych warunków zamówienia, co nastąpiło w dniu 13 listopada 2013 r.

UZASADNIENIE

W dniu 13 listopada 2013 r. Zamawiający umieścił na swojej stronie specyfikację istotnych warunków zamówienia (dalej „Specyfikacja”).

Dowód: wydruk ze strony internetowej <http://mzkjastrzebie.bip-e.pl/mzk/przetargi/2013/przetargnieograniczony/4435,SIWZ.html>

1.

Przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej. Zamawiający opisując przedmiot zamówienia, określił minimalne wymagania dla autobusów, przeznaczonych do realizacji zamówienia, dzieląc wymagania na trzy grupy odpowiadające umownie nadanym przez Zamawiającego trzem kategoriom autobusów (A – wielkopojemne, B – standardowe i C – midi+).

Odnośnie autobusów typu C (midi+) Zamawiający w części III SIWZ (ust. 2 pkt c, f i m) wskazał, że muszą one mieć następujące parametry:

- długość **do 10 metrów**,
- liczba wszystkich **miejsc co najmniej 35** (choć w cz. III ust. 2 pkt f, wskazano liczbę 35 jako liczbę miejsc siedzących)
- nie starsze niż z 2004 r. (od 01.01.2015 r. nie starsze niż 10 lat od daty produkcji)
- autobus musi mieć **całkowicie niską podłogę**.

Powyższe wymagania zostały powtórzone również w Załączniku nr 7 do SIWZ w punktach 1.1.1, 1.2.1, 1.6.2, 1.6.5, 2.1.

Ponadto w tym samym załączniku w punkcie:

- 2.2 Zamawiający wskazał, że **podłoga na całej długości przedziału pasażerskiego powinna być bez stopni poprzecznych**,
- 1.7.1. Zamawiający określił minimalną liczbę drzwi dla autobusu typu C na „2”.

Nadto należy też zwrócić uwagę na wymaganie dotyczące daty produkcji autobusów. Zamawiający wymaga bowiem aby autobusy w całym okresie realizacji zamówienia były nie starsze niż 10 lat od daty produkcji, co oznacza, że autobus wyprodukowany w 2004 r. będzie mógł być przeznaczony na obsługę linii wyłącznie przez jeden rok tj. w 2014 r. Natomiast aby uniknąć co rocznego odnawiania taboru, do realizacji zamówienia powinny być przeznaczone autobusy wyprodukowane w bieżącym lub przyszłym roku. Wyjątkiem jest rok 2014 r. w którym Zamawiający dopuszcza aby 50% taboru wyprodukowane było w 2002 r. – pkt 1.6.1, 1.6.2 i 1.6.5 Załącznika nr 7 do SIWZ.

Po analizie powyższych wymagań Zamawiającego Odwołujący doszedł do wniosku, że na rynku spośród autobusów będących w produkcji w bieżącym roku, których wykorzystanie umożliwiłoby realizację przedmiotu zamówienia przez prawie cały okres umowny, ale także spośród autobusów starszych spełniających kryterium wieku, jedynym dostępnym autobusem spełniającym wymagania Zamawiającego dla taboru typu C (midi+) jest autobus Solaris Urbino 10, produkcji Solaris Bus & Coach S.A., którego długość nie przekracza 10 metrów, posiada niską podłogę na całej długości przedziału pasażerskiego, bez stopni poprzecznych oraz spełnia kryterium ilości miejsc powyżej 35 osób.

Dowód: wydruk informacji dotyczących autobusu Solaris Urbino 10

Pozostali producenci, którzy oferują autobusy o długości do 10 metrów będące autobusami „niskopodłogowymi” (w rozumieniu Regulaminu nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ), określającym jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nr L 255/1), nie oferują pojazdu bez stopnia poprzecznego na powierzchni przedziału pasażerskiego.

Zgodnie ze wskazanym Regulaminem nr 107 **„pojazd niskopodłogowy” jest pojazdem klasy I, II lub A, w którym co najmniej 35 % powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących (lub w jego przedniej części w przypadku pojazdów przegubowych bądź na pokładzie dolnym w przypadku pojazdów dwupokładowych) stanowi powierzchnię bez stopni i zapewnia dostęp do co najmniej jednych drzwi głównych.** Pojazd klasy I to pojazd, w konstrukcji którego przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących, umożliwiającą częste przemieszczanie się pasażerów. Klasa II to pojazd przeznaczony zasadniczo dla pasażerów siedzących, a klasa A jedna z klas pojazdów o pojemności do 22 pasażerów. Tak więc autobus typu C (midi+), jak określił to Zamawiający mieści się w klasie I w rozumieniu powyższego regulaminu.

Dowód: wyciąg z Regulaminu nr 107 EKG/ONZ (str. 1 do 3)

Zatem pojazdem niskopodłogowym w rozumieniu powyższego regulaminu będzie więc np. pojazd który posiada powierzchnię bez stopni dostępną z drzwi pierwszych oraz drzwi

drugich, zajmującą więcej niż 35% powierzchni ogólnodostępnej, nawet jeśli jednocześnie dostęp do tylnej części autobusu będzie wymagał pokonania stopnia poprzecznego.

Zamawiający formułując wymagania dla autobusu typu C (midi+), nie przyjął jednak takiej definicji autobusu niskopodłogowego, jaka wynika z cytowanego Regulaminu nr 107. Treść art. 30 Ustawy wskazuje na konieczność stosowania Polskich Norm, norm europejskich czy wreszcie norm międzynarodowych, nie wykluczając co prawda zwiększenia wymagań, lecz należy uznać, że zwiększenie wymagań ponad normy powinno być dotyczyć przypadków uzasadnionych. Zamawiający zdaniem odwołującego bez takiego uzasadnienia wprowadził dodatkowe wymagania, iż podłoga autobusach typu C musi być bezstopniowa na całej jej powierzchni. O ile takie wymaganie w przypadku autobusów większych 12 i 18 metrowych jest możliwe do spełnienia przez większą liczbę pojazdów o tyle w przypadku autobusów do 10 metrów i pojemności co najmniej 35 osób, spełnia je wyłącznie jeden pojazd Solaris Urbino 10.

Poniżej przedstawiam wykaz dostępnych na polskim rynku autobusów, które spełniają wszystkie podane przez Zamawiającego parametry, lecz poza wymaganiem braku stopni poprzecznych na powierzchni podłogi w przedziale pasażerskim.

MAZ 206 – liczba drzwi 2, długość 8,6m, liczba miejsc 72

Solaris Urbino 8,9 – liczba drzwi 2, długość 8,9m, liczba miejsc 60

SOR BN 8,5 – liczba drzwi 2, długość 8,4m, liczba miejsc 63,

Isuzu Citibus – liczba drzwi 3, długość 9,5m, liczba miejsc 60

Autosan A0808MN – liczba drzwi 2, długość 8,5m, liczba miejsc 60,

Dowód: wydruki ze stron internetowych producentów lub www.wikipedia.pl wraz ze zdjęciami (MAZ 206, Solaris Alpino 8,9 LE, Solaris Urbino, SOR BN 8,5, Isuzu Citibus, Autosan A0808MN)

Powyższa dokumentacja wskazuje, na spełnianie przez podane autobusy kryteriów Zamawiającego, poza jednym, ponieważ we wszystkich powyższych autobusach zastosowano progi poprzeczne w tylnej części autobusu. Jednocześnie zaś autobusy te spełniają kryterium pojazdu niskopodłogowego w rozumieniu Regulaminu nr 107 EKG/ONZ.

Wracając do wymagań dotyczących taboru typu C należy wskazać, że wymagania te, charakteryzują się brakiem konsekwencji Zamawiającego.

Z jednej bowiem Strony wymaganie dotyczące liczby miejsc ogółem wynoszącej tylko 35, wskazuje na potrzebę zastosowania autobusów mniejszych, z pewnością mniejszych niż autobusy 10 metrowe. Przykładowo Solaris Urbino 10 posiada liczbę miejsc znacznie większą bo wynoszącą od 81 do 92. Ponadto Zamawiający w punkcie 1.7.1 Załącznika nr 7 do SIWZ określa minimalną liczbę drzwi dla autobusów typu C wynoszącą 2, co również wskazywałoby na krótsze autobusy, których tylna część pozbawiona jest drzwi wejściowych.

Z drugiej zaś strony sformułowany został wymóg braku stopni poprzecznych który charakteryzuje wyłącznie większe 12 metrowe autobusy, z jednym wyjątkiem tj. wskazywanym już autobusem Solaris Urbino 10, który jest skróconą wersją autobusu Solaris Urbino 12.

Mając na uwadze ten „rozstrzał” parametrów autobusów typu C nie można wykluczyć, że Zamawiający w sposób nie do końca zamierzony tak sformułował wymagania autobusów typu C, że skutkują one możliwością zaoferowania wyłącznie jednego modelu. Na marginesie

tylko można wskazać, że w tej samej SIWZ są też inne pomyłki jak chociażby kwestia liczby miejsc, która raz jest liczbą miejsc siedzących w innym zaś zapisie liczbą miejsc ogółem. W przypadku taboru B w części III SIWZ ust. 2 pkt b) Zamawiający wskazał minimalną liczbę miejsc dla pojazdów typu B, która wynosi 91 miejsc, podczas gdy w punkcie „f” tego ustępu wskazano liczbę miejsc siedzących wynoszącą 80 miejsc. Przekonania o kolejnej pomyłce dostarcza lektura uwagi do wymagania zawartego w części V SIWZ ust. 1 pkt b), w której to uwadze Zamawiający w miejsce wartości 3.500.000 wozokilometrów podaje wartość 650.000.

Niezależnie od źródła takiego określenia wymagań przedmiotowych dla autobusów typu C, analiza ich całokształtu prowadzi do wniosków o braku uzasadnienia dla wprowadzenia przez Zamawiającego parametru całkowicie niskiej podłogi na całej jej powierzchni, bez stopni poprzecznych.

W kontekście wymagania minimalnej liczby miejsc wynoszącej 35 miejsc dla autobusów typu C, należy wskazać, że wszystkie wymienione wyżej przez odwołującego autobusy zapewniają pokrycie tej minimalnej liczby miejsc w samej tylko przedniej i środkowej części autobusu, która jest całkowicie niskopodłogowa. W efekcie należy uznać, że wymóg niskiej podłogi na całej powierzchni podłogi przestaje być uzasadniony.

Brak uzasadnienia dla wymagania niskiej podłogi na całej powierzchni wynika również z określenia innego wymagania, wskazującego na minimalną liczbę drzwi tych autobusów tj. dwoje drzwi (pkt 1.7.1 Załącznika nr 7 do SIWZ). Wychodząc bowiem z takiego założenia, że Zamawiającemu zależy na niskiej podłodze na całej powierzchni, w celu ułatwienia poruszania się po autobusie np. osobom z wózkami dziecięcymi czy też osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach, lub przy pomocy kul – należy uznać, że w przypadku autobusu z dwójgiem drzwi, tylna część autobusu i tak nie będzie przez te osoby wykorzystywana. Odpada więc uzasadnienie dla wymagania całkowicie niskiej podłogi na całej jej powierzchni.

Kolejnych argumentów, które przemawiają za brakiem uzasadnienia dla takiego sformułowania całokształtu wymagań autobusów typu C, które prowadzą do konieczności zaoferowania autobusu Solaris Urbino 10, dostarcza analiza warunków dotychczas realizowanego zamówienia, którego obecny przetarg jest kontynuacją. Otóż warunki dotychczas realizowanego zamówienia, które wykonywanie rozpoczęto od 1 maja 2010 r., przewidywały, jeśli chodzi o tabor typu C, wykorzystanie pojazdów o liczbie miejsc wynoszącej co najmniej 30, oraz minimum jednych drzwiach wejściowych. Co do niskiej podłogi Zamawiający wymagał wyłącznie aby 36 z ogólnej liczby 63 autobusów miało całkowicie lub częściowo niską podłogę. Należy wskazać, że dotychczasowe wymagania były lepiej dostosowane do warunków obsługi linii, na które przeznaczono mniejsze pojazdy, ponieważ trasa tych linii m.in. 218 czy 103 biegnie przez drogi wąskie z kilkoma newralgicznymi punktami, gdzie wykorzystanie dłuższych autobusów byłoby utrudnione. Warunki trasy oraz wymagania dotychczasowego SIWZ, zaowocowały przeznaczeniem przez dotychczasowego wykonawcę dla obsługi tych linii tzw. „busów” o długości do 7 metrów – Iveco Daily, Mercedes Vario.

Dowód: wyciąg z SIWZ z 2010 r. (cz. od 1 do 5), zdjęcia dokumentujące miejsca przebiegu linii 103 i 218

W oparciu o powyższe okoliczności można sformułować taki wniosek, że w istocie wymagania stawiane autobusom typu C, nie są poparte rzeczywistymi potrzebami Zamawiającego. Skutkiem redakcji wymagań przedmiotowych dotyczących autobusów typu C, jest ograniczenie zakresu możliwych pojazdów spełniających wymagania do jednego tylko modelu co już samo w sobie stanowi o naruszeniu zasad przeprowadzania postępowania

określonych w art. 7 oraz 29 ust. 2 Ustawy. Natomiast wyłaniający się z powyższej argumentacji brak realnego uzasadnienia takiego wymagania wzmacnia tylko uznanie, że mamy do czynienia z powyższymi naruszeniami.

W tym miejscu należy wskazać na tezy orzecznictwa, które potwierdzają słuszność wniosków o naruszeniu przez Zamawiającego wymienionych wyżej zasad prowadzenia postępowania. W wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 10 kwietnia 2013 r. (sygn. akt KIO 694/13), wskazano, że: **„Nie można mówić o zachowaniu zasady uczciwej konkurencji w sytuacji, gdy przedmiot zamówienia określony jest w sposób wskazujący na konkretny produkt określonego producenta, przy czym produkt ten nie musi być nazwany przez zamawiającego, wystarczy, że wymogi i parametry dla przedmiotu zamówienia określone są tak, że aby je spełnić oferent musi dostarczyć jeden konkretny produkt.”**

Zgodnie z Uchwałą Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6 lutego 2012 r. o sygn. akt KIO/KD 14/12, użyty w art. 29 ust. 2 zwrot „mógłby utrudniać uczciwą konkurencję” wskazuje, iż dla uznania naruszenia ustanowionego w powyższej normie prawnej zakazu wystarczające jest jedynie takie działanie Zamawiającego, które mogłoby sprzyjać naruszeniu zasady uczciwej konkurencji, niekoniecznie zaś godzić w nią bezpośrednio. Do stwierdzenia nieprawidłowości w opisie przedmiotu zamówienia, a tym samym sprzeczności z prawem, wystarczy jedynie zaistnienie możliwości utrudniania uczciwej konkurencji poprzez zastosowanie określonych zapisów w specyfikacji, niekoniecznie zaś realnego uniemożliwienia takiej konkurencji.”

Z powyższego stanowiska KIO wynika, że wystarczającym dla stwierdzenia naruszenia przepisu art. 29 ust. 2 jest takie działanie, które mogłoby sprzyjać naruszeniu zasady uczciwej konkurencji, tym bardziej więc jako naruszające powyższą normę, należy zakwalifikować działanie Zamawiającego opisane w niniejszym odwołaniu, które wprost prowadzi do ograniczenia konkurencji w prowadzonym postępowaniu, poprzez ograniczenie możliwości zaoferowania realizacji przewozów jednym tylko modelem autobusu jednego tylko producenta tj. Solaris Bus & Coach Spółki Akcyjnej.

Potwierdza to także poniższe zacytowane orzeczenie Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 24 stycznia 2012 r. sygn. akt KIO 54/12, zgodnie z którym: **„zakazane jest dokonywanie opisu przedmiotu zamówienia nie tylko takiego, który utrudnia uczciwą konkurencję, wskazując na konkretny produkt, ale i takiego, który potencjalnie mógłby wpłynąć na konkurencję na rynku. Dyspozycją art. 29 ust. 2 ustawy Pzp objęte jest zaistnienie co najmniej możliwości utrudniania uczciwej konkurencji, tak więc spełnienie dyspozycji tego przepisu niekoniecznie musi przybierać charakter bezpośredniego godzenia w uczciwą konkurencję.”**

Powyższe stanowisko należy w pełni zastosować w niniejszej sprawie. Zamawiający będąc ograniczony poprzez nakaz zachowania uczciwej konkurencji, w pewnej swobodzie formułowania swoich wymagań, wyraźnie przekroczył granicę i naruszył ten nakaz wprowadzając wymagania, które skutkują ograniczeniem konkurencji w prowadzonym przez siebie postępowaniu.

Na marginesie można wskazać, że zawężenie kręgu możliwych do zaoferowania pojazdów skutkuje dla potencjalnego wykonawcy również nieuzasadnionym zwiększeniem kosztów realizacji zamówienia i zmniejsza możliwość zaoferowania konkurencyjnej ceny za wykonanie Zamówienia, co jest istotne w kontekście unieważnienia w dniu 8 listopada 2013

r. poprzedniego przetargu z uwagi na przekroczenie przez oferentów budżetu jaki Zamawiający mógł przeznaczyć na finansowanie zamówienia.

Dowód: informacja Zamawiającego z dnia 8 listopada 2013 r.

Autobusy wskazane przez odwołującego we wcześniejszej części uzasadnienia są autobusami różniącymi się konstrukcyjnie od autobusu Solaris Urbino 10, są również autobusami mniejszymi. Różnice te (przy spełnianiu przez podane autobusy wymagań Zamawiającego, poza wymaganiem braku stopnia poprzecznego) skutkują znacznie ekonomiczniejszą eksploatacją tych pojazdów w zestawieniu z autobusem Solaris Urbino 10. Ponadto dzięki mniejszej długości byłyby one daleko bardziej pożądanymi dla obsługi linii komunikacyjnych biegnących przez drogi wąskie takich jak linia 218 czy 103, od forsowanego przez Zamawiającego Solarisa Urbino 10.

W związku z powyższym Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu modyfikacji SIWZ poprzez:

- zawężenie wymagania z cz. III SIWZ ust. 2 pkt „m” wyłącznie do taboru typu A i B,
- zawężenie wymagania z punktu 2.1 Załącznika nr 7 do SIWZ, wyłącznie do taboru typu A i B,
- zawężenie wymagania z punktu 2.2 Załącznika nr 7 do SIWZ, wyłącznie do taboru typu A i B.

2.

W załączniku nr 8 do SIWZ w §16 w zdaniu pierwszym projektu umowy Zamawiający przewidział możliwość wypowiedzenia umowy bez konieczności zaistnienia jakiegokolwiek przyczyny rozwiązania umowy. Należy zwrócić uwagę, że projektowana umowa jest umową zawieraną na czas określony, a w związku z tym strony powinny mieć pewność co do obowiązywania umowy przez czas na który się umówiły. O ile możliwość rozwiązania umowy zastrzeżona na wypadek naruszenia obowiązków przez jedną ze stron (§14 projektu umowy) jest oczywista, to rozwiązanie umowy bez wskazania przyczyny jest niedopuszczalne.

Umieszczenie takiego zapisu powoduje nie tylko również sprzeczność z zasadą wyływającą *a contrario* z przepisu art. 365(1) kodeksu cywilnego, zgodnie z którą to zasadą wypowiedzenie, które nie wynika z naruszenia warunków umowy, może dotyczyć wyłącznie kontraktów o charakterze bezterminowym, a nie umów zawartych na czas określony. Autorzy Komentarza do Kodeksu Cywilnego (Dmowski Stanisław, Sychowicz Marek, Ciepla Helena, Kołakowski Krzysztof, Wiśniewski Tadeusz, Żuławska Czesława, Gudowski Jacek, Bieniek Gerard - LexisNexis, Warszawa, wydanie X), potwierdzają że skoro: „Przewidziana w komentowanym artykule zasada nie odnosi się do zobowiązań trwałych terminowych, dlatego też z tego względu w literaturze wysuwa się wniosek, że w odniesieniu do tych zobowiązań wypowiedzenie jest dopuszczalne tylko w wypadkach określonych w przepisach szczególnych.”

Zamawiający umieszczając zapis o możliwości wypowiedzenia umowy zaprzecza w zasadzie głównym ideom przyświecającym procedurze związanej z udzielaniem zamówień publicznych. Gdyby bowiem utrzymać uprawnienie wskazane w §16 projektu umowy, Zamawiający teoretycznie mógłby nawet w pierwszym dniu obowiązywania umowy złożyć

„wycofania” się Zamawiającego z realizowanego zamówienia wynikać musi z przesłanek określonych w art. 145 ust. 1 Ustawy wskazujących na podstawę do odstąpienia od umowy przez Zamawiającego,

- art. 7 Ustawy poprzez wprowadzenie uprawnienia do rozwiązania umowy przez Zamawiającego o charakterze arbitralny, nie podlegającym kontroli wobec braku określenia przesłanek, co skutkuje naruszeniem zasady równego traktowania wykonawców postępowania.

W związku z powyższym Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu modyfikacji SIWZ poprzez wykreślenie zdania pierwszego w paragrafie 16 projektu umowy, w Załączniku nr 8 do SIWZ.

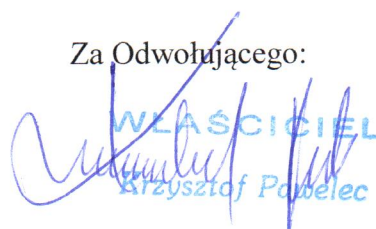
Odwołujący zastrzega sobie prawo powołania dowodów uzasadniających argumentację uzasadnienia odwołania, podczas rozprawy przed KIO.

W związku z powyższym, Odwołujący wnosi jak na wstępie.

Załączniki:

1. dowód wpłaty wpisu od odwołania w kwocie 15.000 zł,
2. dowód przekazania kopii odwołania Zamawiającemu,
3. wydruk informacji z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej Odwołującego.
4. wydruk ze strony internetowej Zamawiającego: <http://mzkjastrzebie.bip-e.pl/mzk/przetargi/2013/przetargnieograniczony/4435,SIWZ.html>,
5. wydruk informacji dotyczących autobusu Solaris Urbino 10,
6. wyciąg z Regulaminu nr 107 EKG/ONZ (str. 1 do 3),
7. wydruki ze stron internetowych producentów lub www.wikipedia.pl wraz ze zdjęciami (MAZ 206, Solaris Alpino 8,9 LE, Solaris Urbino, SOR BN 8,5, Isuzu Citibus, Autosan A0808MN)
8. wyciąg z SIWZ z 2010 r. (cz. od 1 do 5),
9. zdjęcia dokumentujące miejsce przebiegu linii 103 i 218,
10. informacja Zamawiającego z dnia 8 listopada 2013 r.

Za Odwołującego:


WŁAŚCICIEL
Krzysztof Pawelec

USŁUGI TRANSPORTOWE
Pawelec Krzysztof
28-133 Pacanów, Biechów 93b
kom. 0602-227-480
NIP 634-000-44-77

Otrzymują:

1. Prezes Krajowej Izby Odwoławczej;
2. Zamawiający – kopia;
3. a.a.

POTWIERDZENIE PRZELEWU

RACHUNEK WINIEN (NADAWCA):

Numer rachunku: 32 1240 1330 1111 0000 2304 1169
Nazwa banku: Bank Pekao S.A. , I O. w Katowicach , Katowice
Właściciel: USŁ TRANSPORTOWE PAWELEC K
BIECHÓW 93 B
28-133 PACANÓW
Zleceniodawca: USŁ TRANSPORTOWE PAWELEC K

RACHUNEK MA (ODBIORCA):

Numer rachunku: 60 1010 1010 0081 3622 3100 0000
Nazwa banku: Narodowy Bank Polski , NBP O/Okr. w Warszawie , Warszawa
Odbiorca: Urząd Zamówień Publicznych
Postępu 17A
Warszawa 02-676

SZCZEGÓŁY OPERACJI

Kwota operacji: -15.000,00 PLN
Tytułem: Wpis od odwołania w przetargu MZK J
astrzębie - Zdrój , znak MZK/POK/5/
2013
Data księgowania: 22/11/2013
Data waluty: 21/11/2013
Nr referencyjny operacji: 0401121600902589

Data i godzina wystawienia dokumentu: 22/11/2013 05:36

Potwierdzenie wygenerowane elektronicznie.



TelePekao
800 380 380
+48 42 683 83 80

Bankowość mobilna
impekao24.pl
m.pekao24.pl

Infolinia
801 365 365
+48 42 683 82 32

PekaoSMS
3800

E-mail
pekao24@pekao.com.pl



MINISTERSTWO
GOSPODARKI



CEIDG



Dane podstawowe

Imię	KRZYSZTOF
Nazwisko	PAWELEC
Numer NIP	6340004477
Numer REGON	271057910
Firma przedsiębiorcy	Krzysztof Pawelec USŁUGI TRANSPORTOWE

Dane kontaktowe

Adres poczty elektronicznej	biuro@pawelec.com.pl
Adres strony internetowej	-

Dane adresowe

Adres głównego miejsca wykonywania działalności	Biechów 93B, 28-133 PACANÓW, powiat buski, woj. ŚWIĘTOKRZYSKIE
Adresy dodatkowych miejsc wykonywania działalności	ul. św. Elżbiety 1, 41-905 Bytom, Polska, powiat Bytom, woj. ŚLĄSKIE
Adres do doręczeń	ul. św. Elżbiety 1, 41-905 Bytom, powiat Bytom, woj. ŚLĄSKIE
Przedsiębiorca posiada obywatelstwa państw	Polska

Dane dodatkowe

Data rozpoczęcia wykonywania działalności gospodarczej	1991-08-01
Data zawieszenia wykonywania indywidualnej działalności	-
Przewidywany okres zawieszenia do dnia	-
Data wznowienia wykonywania indywidualnej działalności	-
Data zaprzestania wykonywania działalności gospodarczej	-
Data wykreślenia wpisu z rejestru	-
Przeważająca działalność gospodarcza (kod PKD)	49.31.Z Transport lądowy pasażerski, miejski i podmiejski
Wykonywana działalność gospodarcza (kody PKD)	49.31.Z, 45.20.Z, 46.90.Z, 47.19.Z, 47.89.Z, 49.39.Z, 49.41.Z, 49.42.Z, 52.29.C, 77.12.Z
Małżeńska wspólność majątkowa	-
Status indywidualnej działalności gospodarczej	Aktywny

Spółki cywilne, których wspólnikiem jest przedsiębiorca

brak wpisów

Zakazy

brak wpisów

Informacje dotyczące upadłości / postępowania naprawczego

brak wpisów

Pełnomocnicy przedsiębiorcy

brak wpisów

Do CEIDG można wpisać tylko pełnomocników już ustanowionych zgodnie z odrębnymi przepisami (np. Kodeks cywilny, Kodeks postępowania administracyjnego i inne) oraz w formie przewidzianej tymi przepisami. Samo wskazanie pełnomocnika w CEIDG nie jest równoznaczne z jego ustanowieniem. Pełnomocnictwo wymaga stosownej formy pisemnej, którą może okazać się pełnomocnik. Pełnomocnictwo w CEIDG nie ma zastosowania w sprawach prowadzonych na podstawie Ordynacji podatkowej i ustawy o kontroli skarbowej.

brak wpisów

W celu sprawdzenia aktualnego stanu wpisu należy odszukać wpis w systemie CEIDG (www.firma.gov.pl) WPIS DO CEIDG JEST WOLNY OD OPŁAT

Zgodnie z art. 33 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej - Domniemywa się, że dane wpisane do CEIDG są prawdziwe. Jeżeli do CEIDG wpisano dane niezgodnie z wnioskiem lub bez tego wniosku, osoba wpisana do CEIDG nie może zastrzegać się wobec osoby trzeciej, działającej w dobrej wierze, zarzutem, że dane te nie są prawdziwe, jeżeli po powzięciu informacji o tym wpisie zaniedbała wystąpić niezwłocznie z wnioskiem o sprostowanie, uzupełnienie lub wykreślenie wpisu.

Niniejszy wydruk jest zgodny z art. 38 ust. 4 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej z dnia 2 lipca 2004 r. i ma moc zaświadczenia o wpisie w Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej RP. Art. 38 ust. 5 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej - Organy administracji publicznej nie mogą domagać się od przedsiębiorców okazywania, przekazywania lub załączania do wniosków zaświadczeń o wpisie w CEIDG.

SIWZ**Załączniki do strony**[SIWZ](#)

17.64 MB

Data dodania: 13.11.2013 10:17

[Załącznik nr 1 do SIWZ - Formularz oferty](#)

1021.31 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:18

[Załącznik nr 1 do SIWZ - Formularz oferty](#)

165.5 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:19

[Załącznik nr 1A do SIWZ - Oświadczenie podmiotu, o którym mowa w art.26 ust. 2b ustawy PZP](#)

553.12 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:20

[Załącznik nr 1A do SIWZ - Oświadczenie podmiotu, o którym mowa w art.26 ust. 2b ustawy PZP](#)

158.5 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:19

[Załącznik nr 2 do SIWZ - Oświadczenie Wykonawcy o braku podstaw do wykluczenia](#)

360.25 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:20

[Załącznik nr 2 do SIWZ - Oświadczenie Wykonawcy o braku podstaw do wykluczenia](#)

155 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:20

[Załącznik nr 3 do SIWZ - Oświadczenie o spełnieniu warunków udziału w postępowaniu](#)

424.98 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:21

[Załącznik nr 3 do SIWZ - Oświadczenie o spełnieniu warunków udziału w postępowaniu](#)

157.5 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:21

[Załącznik nr 4 do SIWZ - Wykaz dotychczas wykonanych usług](#)

403.82 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:22

[Załącznik nr 4 do SIWZ - Wykaz dotychczas wykonanych usług](#)

159 KB

Data dodania: 13.11.2013 10:22

[Załącznik nr 5 do SIWZ - Dzienny zakres usług przewozowych](#)

3.01 MB

Data dodania: 13.11.2013 10:24

[Załącznik nr 6 do SIWZ - Wykaz taboru](#)



343.83 KB
Data dodania: 13.11.2013 10:29



Załącznik nr 6 do SIWZ - Wykaz taboru
84.59 KB
Data dodania: 13.11.2013 10:23



Załącznik nr 7 do SIWZ - Opis techniczny autobusów
4.3 MB
Data dodania: 13.11.2013 10:31



Załącznik nr 8 do SIWZ - Projekt umowy wraz z załącznikami
24.48 MB
Data dodania: 13.11.2013 10:37



Załącznik nr 9 do SIWZ - Oznakowanie pojazdów Logo
399.04 KB
Data dodania: 13.11.2013 10:40



Załącznik nr 9A do SIWZ - Oznakowanie pojazdów Logo
511.5 KB
Data dodania: 13.11.2013 10:40



Załącznik nr 9B do SIWZ - Kolorystyka pojazdów do obsługi zadań
507.24 KB
Data dodania: 13.11.2013 10:40

Data publikacji: 13.11.2013
Obowiązuje od: 13.11.2013
Data modyfikacji: 13.11.2013

Autor: Krystyna Fila

Osoba publikująca: Karolina Budkiewicz
POK

Rejestr zmian

Statystyka strony: 182 wizyt

Solaris Urbino 10

Z Wikipedii, wolnej encyklopedii

Solaris Urbino 10 – niskopodłogowy autobus z serii Solaris Urbino, przeznaczony dla komunikacji miejskiej, produkowany od 2002 roku przez polską firmę Solaris Bus & Coach S.A. z Bolechowa koło Poznania. Obecnie produkowany jest model trzeciej generacji Urbino, ale jest to druga generacja Urbino 10.

Spis treści

- 1 Historia modelu
- 2 Solaris Urbino 10 w Europie
- 3 Przypisy
- 4 Zobacz też
- 5 Linki zewnętrzne

Historia modelu

Firma Neoplan Polska tworząc rodzinę autobusów pod nową marką "Solaris" rozpoczynała od modeli o długościach 9, 12, 15 i 18 metrów. Po ogłoszeniu przez jedno z miast przetargu na większą liczbę autobusów o długości 10 metrów, firma Solaris Bus & Coach zaprojektowała nowy model o takiej długości, początkowo oferowany pod marką **Solaris Urbinetto 10**. Jednocześnie zrezygnowano z produkcji najkrótszego modelu Solaris Urbino 9.

Od wiosny 2005 roku jest produkowany "Solaris Urbino 10" trzeciej generacji, lecz jest to druga wersja tego autobusu. Jest on wytwarzany w wersjach z silnikami diesla (początkowo spełniającymi normy emisji spalin Euro 3 i Euro 4, obecnie Euro 5 lub EEV), zaś od 2005 roku może być także produkowany w odmianie z napędem gazowym CNG z wykorzystaniem silników firm Iveco lub MAN. Podstawowy silnik stosowany w tym autobusie to obecnie Cummins ISB6.7E5 250B o mocy maksymalnej 180,5 kW (245 KM), spełniający wymagania normy Euro 5. W wyposażeniu opcjonalnym znajduje się mocniejsza jednostka Cummins ISB6.7E5 285B o mocy maksymalnej 209 kW (284 KM). Wszystkie stosowane osie pochodzą z firmy ZF. Z przodu zawieszona niezależnie oś ZF RL 75 EC lub w opcji ZF RL 85 A, z tyłu oś ZF AV 132. Standardowo montowany jest zwalniacz skrzyni biegów (retarder). W podwoziu stosowany jest układ centralnego

Solaris Urbino 10



Solaris Urbino 10 z 2004 roku na lotnisku w Warszawie. Obecnie dwa takie SU zasilają tabor MPK Gniezno

Dane ogólne

Inne nazwy	Solaris Urbinetto 10
Producent	Solaris Bus & Coach
Premiera	2002
Okres produkcji	2002 – nadal produkowany
Miejsce produkcji	 Polska, Bolechowo-Osiedle
Poprzednik	Solaris Urbino 9
Pokrewne	Solaris Urbino 12 Solaris Urbino 15 Solaris Urbino 18
Podobne	Solaris Urbino 9

Dane techniczne

Typy nadwozia	Niskopodłogowy autobus miejski klasy MIDI
Układ drzwi	1-2-0 1-2-2
Liczba drzwi	2 3
Wys. podłogi w I drzwiach	320 mm
Wys. podłogi w II drzwiach	320 mm
Wys. podłogi w III drzwiach	340 mm
Po zastosowaniu przykłąku	– ok. 70 mm
Szerokość	860 mm

smarowania. Szkielet wykonywany jest ze stali odpornej na korozję. Podobnie obłachowanie, w którym wykorzystuje się również panele aluminiowe. Instalacja elektryczna jest oparta o magistralę CAN-Bus.

Solaris Urbino 10 w Europie

drzwi	1350 mm
Silniki	1) Cummins ISBe4 250B 2) Cummins ISB6.7E5 250B 3) Cummins ISB6.7E5 285B 4) Iveco NEFF4AE0681B 5) MAN D0836
Moc silników	1) 184 kW (250 KM) 2) 180,5 kW (245 KM) 3) 209 kW (284 KM) 3) 176 kW (239 KM) 4) 162 kW (220 KM)
Skrzynia biegów	Voith Diva 5 (D851.3) ZF 5HP500 ZF 6HP504
Liczba przełożeń	4 5 6
Długość	9940 mm
Szerokość	2550 mm
Wysokość	2850 mm 3035 mm (z klimatyzacją)
Masa własna	9300 kg
Masa całkowita	15500 kg
Rozstaw osi	4800 mm
Wnętrze	
Liczba miejsc ogółem	81 – 92
Liczba miejsc siedzących	16 – 24
Informacje dodatkowe	
ABS	Tak
ASR	Tak
EBS	Tak
ESP	Nie
Klimatyzacja	Opcja
 Galeria zdjęć w Wikimedia Commons	

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343/, dostępnej pod adresem:

<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocsts.html>

Regulamin nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG/ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej

obejmujący wszystkie obowiązujące teksty, w tym:

Serię 03 poprawek – data wejścia w życie: 11 sierpnia 2010 r.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Wymogi
6. Modyfikacja i rozszerzenie homologacji typu pojazdu
7. Zgodność produkcji
8. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
9. Ostateczne zaniechanie produkcji
10. Przepisy przejściowe
11. Nazwy i adresy placówek technicznych upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów administracji
12. (Zastrzeżone)

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1 – Dokumentacja homologacji typu EKG

Część 1 – Wzór dokumentu informacyjnego

Część II – Świadectwo homologacji typu

Załącznik 2 – Rozmieszczenie znaków homologacji

Załącznik 3 – Wymogi dotyczące wszystkich pojazdów:

Dodatek – Sprawdzenie granicy przechyłu statycznego metodą obliczeniową

- Załącznik 4 – Schematy poglądowe
- Załącznik 5 – (Zastrzeżone)
- Załącznik 6 – Wytyczne do przeprowadzania pomiarów sił zamykania drzwi uruchamianych mechanicznie
- Załącznik 7 – Wymagania specjalne dla pojazdów klas A i B
- Załącznik 8 – Wymogi dotyczące urządzeń technicznych ułatwiających dostęp pasażerom o ograniczonej możliwości poruszania się
- Załącznik 9 – (Zastrzeżone)
- Załącznik 10 – Homologacja typu oddzielnego zespołu technicznego oraz homologacja typu pojazdu wyposażonego w nadwozie uprzednio homologowane jako oddzielny zespół techniczny
- Załącznik 11 – Masy i wymiary
- Załącznik 12 – Dodatkowe wymogi w zakresie bezpieczeństwa dotyczące trolejbusów

1. ZAKRES

- 1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do wszystkich jednopokładowych, dwupokładowych, sztywnych lub przegubowych pojazdów kategorii M2 lub M3 ⁽¹⁾.
- 1.2. Wymogów niniejszego regulaminu nie stosuje się jednak do następujących pojazdów:
- 1.2.1. pojazdów wykorzystywanych do zabezpieczonego przewozu osób, na przykład więźniów;
- 1.2.2. pojazdów zaprojektowanych specjalnie do przewozu osób rannych lub chorych (karetki);
- 1.2.3. pojazdów terenowych;
- 1.2.4. pojazdów zaprojektowanych specjalnie do przewozu uczniów.
- 1.3. Wymogi niniejszego regulaminu stosuje się do następujących pojazdów jedynie w takim stopniu, w jakim jest to zgodne z ich przeznaczeniem i funkcją:
- 1.3.1. pojazdów przeznaczonych dla policji, sił bezpieczeństwa oraz sił zbrojnych;
- 1.3.2. pojazdów posiadających miejsca siedzące przeznaczone do użytku wyłącznie podczas postoju, lecz nieprzystosowanych do przewożenia więcej niż ośmiu osób (z wyłączeniem kierowcy). Przykładami tego rodzaju pojazdów są przewoźne biblioteki, kościoły i szpitale. Siedzenia w takich pojazdach, przeznaczone do użytku podczas ruchu pojazdu, muszą posiadać oznaczenia czytelne dla użytkowników.
- 1.4. W oczekiwaniu na dodanie właściwych przepisów, żaden z punktów niniejszego regulaminu nie stanowi przeszkody uniemożliwiającej Umawiającej się Stronie określenie wymogów w stosunku do pojazdów, które mają zostać zarejestrowane na jej terytorium, w odniesieniu do montażu i wymogów technicznych dotyczących dźwiękowego lub wizualnego wyposażenia wskazującego trasę lub cel przejazdu, montowanego wewnątrz bądź na zewnątrz pojazdu.

2. DEFINICJE

Do celów niniejszego regulaminu:

- 2.1. „pojazd” oznacza pojazd kategorii M2 lub M3 w zakresie określonym w pkt 1 powyżej;
- 2.1.1. w przypadku pojazdów o pojemności większej niż 22 pasażerów, poza kierowcą, występują trzy klasy pojazdów:
- 2.1.1.1. „klasa I”: pojazdy, w konstrukcji których przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących, umożliwiającą częste przemieszczanie się pasażerów;

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją zawartą w załączniku 7 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), (TRANS/ WP29/78/Rev.1/Amend.2, ostatnio zmieniony poprawką Amend.4).

- 2.1.1.2. „klasa II”: pojazdy przeznaczone zasadniczo do przewozu pasażerów siedzących, o konstrukcji umożliwiającej przewóz pasażerów stojących w przejściach lub na powierzchni nie większej niż powierzchnia przeznaczona dla dwóch siedzeń podwójnych;
- 2.1.1.3. „klasa III”: pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących.
- 2.1.1.4. Pojazd może być zaliczony do więcej niż jednej klasy. W takim przypadku dany pojazd może uzyskać homologację w każdej klasie, do której został zaliczony.
- 2.1.2. W przypadku pojazdów o pojemności nie większej niż 22 pasażerów, poza kierowcą, występują dwie klasy pojazdów:
- 2.1.2.1. „klasa A”: pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd tej klasy posiada siedzenia i musi mieć przestrzeń dla pasażerów stojących;
- 2.1.2.2. „klasa B”: pojazdy nieprzeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd tej klasy nie ma przestrzeni dla pasażerów stojących;
- 2.1.3. „pojazd przegubowy” oznacza pojazd składający się z dwóch lub więcej części sztywnych, połączonych przegubowo; przedziały pasażerskie poszczególnych części łączą się ze sobą, umożliwiając pasażerom swobodne przemieszczanie się między nimi; części sztywne połączone są ze sobą w sposób stały, a ich rozłączenie jest możliwe jedynie przy użyciu urządzeń, które zwykle znajdują się jedynie w warsztacie;
- 2.1.3.1. „dwupokładowy pojazd przegubowy” oznacza pojazd składający się z dwóch lub więcej części sztywnych, połączonych przegubowo; przedziały pasażerskie poszczególnych części łączą się ze sobą co najmniej na jednym pokładzie, umożliwiając pasażerom swobodne przemieszczanie się między nimi; części sztywne połączone są ze sobą w sposób stały, a ich rozłączenie jest możliwe jedynie przy użyciu urządzeń, które zwykle znajdują się jedynie w warsztacie;
- 2.1.4. „pojazd niskopodłogowy” jest pojazdem klasy I, II lub A, w którym co najmniej 35 % powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących (lub w jego przedniej części w przypadku pojazdów przegubowych bądź na pokładzie dolnym w przypadku pojazdów dwupokładowych) stanowi powierzchnię bez stopni i zapewnia dostęp do co najmniej jednych drzwi głównych;
- 2.1.5. „nadwozie” oznacza oddzielny zespół techniczny obejmujący całe specjalne wewnętrzne i zewnętrzne wyposażenie pojazdu;
- 2.1.6. „pojazd dwupokładowy” oznacza pojazd, w którym przestrzeń przewidziane dla pasażerów są rozmieszczone, przynajmniej w jednej części, na dwóch pokładach: dolnym i górnym, przy czym na górnym pokładzie nie zapewnia się miejsc stojących;
- 2.1.7. „oddzielny zespół techniczny” oznacza urządzenie przeznaczone do wykorzystania jako część pojazdu, które może być homologowane oddzielnie, ale jedynie w odniesieniu do jednego lub więcej określonych typów pojazdów;
- 2.1.8. „trolejbus” oznacza pojazd napędzany energią elektryczną pobieraną z zewnętrznej, napowietrznej sieci trakcyjnej. Do celów niniejszego regulaminu definicja ta obejmuje również pojazdy posiadające dodatkowe wewnętrzne źródło napędu (duobusy) lub posiadające możliwość tymczasowego korzystania z zewnętrznych elementów prowadzących (trolejbusy torowe);
- 2.1.9. „pojazd bez dachu” ⁽¹⁾ oznacza pojazd bez dachu nad całością lub częścią pokładu. W przypadku pojazdu dwupokładowego powyższy wymóg dotyczy górnego pokładu. Na żadnym pokładzie pozbawionym dachu nie przewiduje się powierzchni dostępnej dla pasażerów stojących, bez względu na klasę pojazdu.
- 2.2. „Definicja typu”
- 2.2.1. „Typ pojazdu” oznacza kategorię pojazdów nieróżniących się pod następującymi istotnymi względami:
- a) producent nadwozia;
 - b) producent podwozia;
 - c) rodzaj konstrukcji pojazdu (powyżej 22 pasażerów lub co najwyżej 22 pasażerów);

⁽¹⁾ Wykorzystywanie tych pojazdów może podlegać przepisom określonym przez państwowe organy administracji.

MAZ 206

Z Wikipedii, wolnej encyklopedii

MAZ 206 - autobus miejski oraz podmiejski (226) produkowany przez zakłady MAZ w Mińsku na Białorusi.

Produkcję nowego modelu autobusu klasy MIDI, który stanowi krótszą o prawie 3,5 metra wersję autobusu MAZ 203 rozpoczęto w 2006 roku.

Do napędu modelu 206 przewidziano silniki diesla MMZ-245.30 o mocy 155 KM produkcji białoruskiej, Deutz BF4M1013FC o mocy 170 KM oraz MB OM904LA o mocy 177 KM. Jednostki napędowe zblokowane są z 6-biegową manualną skrzynią biegów ZF 6S700BO lub 5-biegową automatyczną ZF 5HP-502.

Pod koniec 2007 roku do produkcji dołączyła podmiejska wersja tego modelu o nazwie MAZ-226. W stosunku do odmiany miejskiej różni się ona zwiększoną liczbą miejsc siedzących oraz zastosowaniem siedzeń zapewniających odpowiedni komfort podróży na dłuższych dystansach.

Linki zewnętrzne

- MAZ 206 w serwisie producenta (http://maz.by/_oid7489.html)
- MAZ 226 w serwisie producenta (http://maz.by/_oid7488_copy1b1.html)

Źródło „http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=MAZ_206&oldid=37882077”

Kategorie: Autobusy MAZ | Autobusy z lat 2000-2009 | Autobusy z lat 2010-2019 | Autobusy klasy midi | Autobusy miejskie | Autobusy niskowojściowe

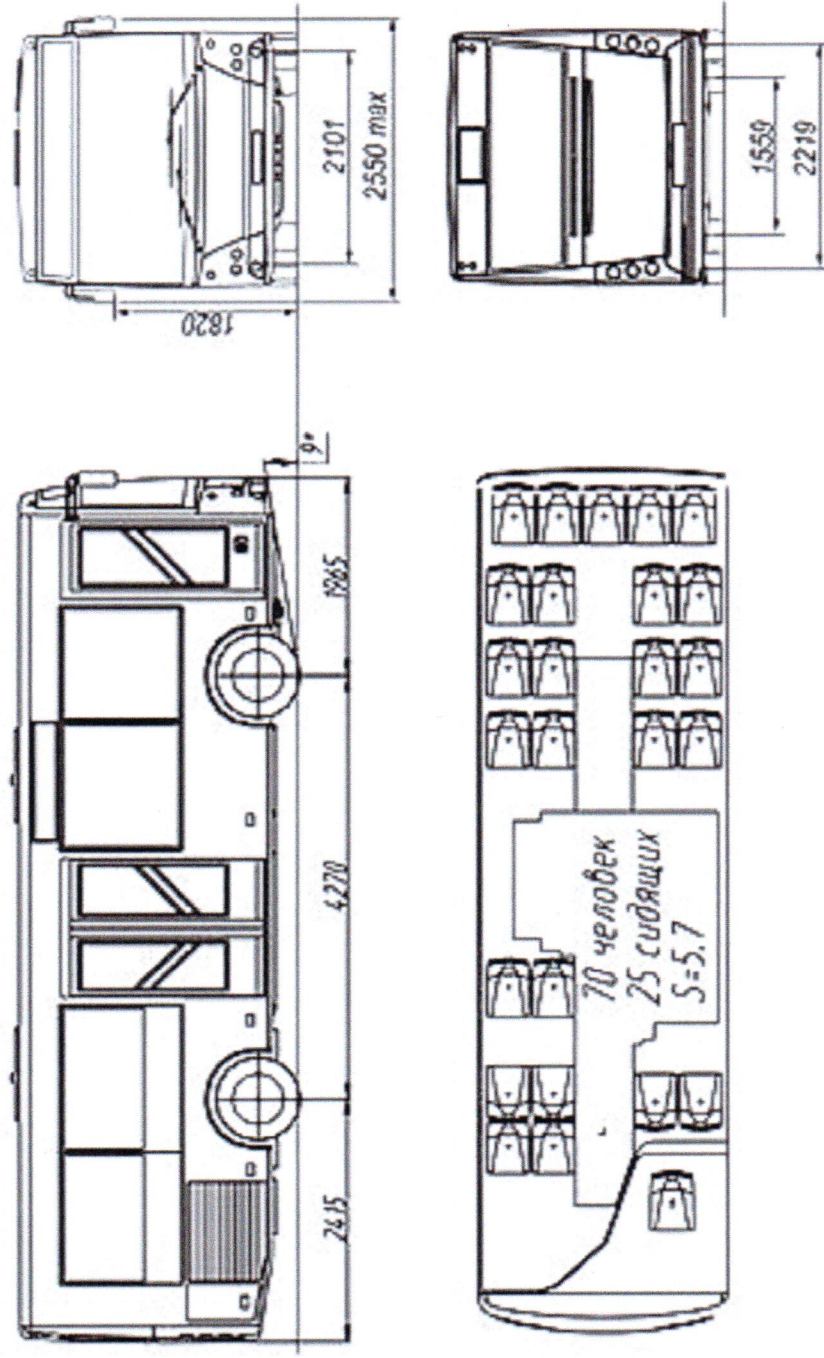
Tę stronę ostatnio zmodyfikowano o 11:47, 12 lis 2013. Tekst udostępniany na licencji Creative Commons: uznanie autorstwa, na tych samych warunkach (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.pl>), z możliwością obowiązywania dodatkowych ograniczeń. Zobacz szczegółowe informacje o warunkach korzystania (http://wikimediafoundation.org/wiki/Warunki_korzystania).

MAZ 206 MAZ 226	
	
Dane ogólne	
Producent	MAZ
Premiera	2006
Okres produkcji	2006 - nadal produkowany
Miejsce produkcji	 Białoruś, Mińsk
Pokrewne	MAZ 203
Podobne	Jelcz M083C
Dane techniczne	
Typy nadwozia	Niskowojściowy autobus miejski klasy MIDI
Układ drzwi	1-2-0
Liczba drzwi	2
Wys. podłogi w I drzwiach	340 mm
Wys. podłogi w II drzwiach	340 mm
Po zastosowaniu przykłąku	-70 mm
Silniki	MMZ-245.30 Deutz BF4M1013FC Mercedes-Benz OM904LA
Moc silników	154 KM 170 KM 177 KM
Skrzynia biegów	ZF 6S-700BO (manualna) ZF 5HP-502 (automatyczna)
Liczba przełożeń	6 (manualna) 5 (automatyczna)
Długość	8650 mm
Szerokość	2550 mm
Wysokość	2930 mm
Masa całkowita	12600 kg (226) 13200 kg (206)
Rozstaw osi	4270 mm
Wnętrze	
Liczba miejsc ogółem	59 (226) 72 (206)

Liczba miejsc siedzących	25 (206) 31 (226)
Informacje dodatkowe	
Cena	350 000 zł + VAT (2008)
ABS	Tak
ASR	Tak
EBS	Nie
ESP	Nie
Klimatyzacja	Opcja
 Galeria zdjęć w Wikimedia Commons	



MAZ 226 Mobilis w Bydgoszczy





Solaris Alpino 8,9 LE

Z Wikipedii, wolnej encyklopedii

Solaris Alpino 8,9 LE – niskoweyściowy autobus klasy midi dla komunikacji międzymiastowej, stanowiący odmianę autobusu niskopodłogowego Solaris Alpino. Jest produkowany od 2008 roku przez polską firmę Solaris Bus & Coach S.A. z Bolechowa koło Poznania.

Historia modelu

"Solaris Alpino 8,9 LE" został wprowadzony do produkcji wiosną 2008 roku. Powstał głównie z myślą o krajach alpejskich i skandynawskich. Pierwszym odbiorcą, który przyczynił się do jego powstania składając zamówienie na trzy typy autobusów niskoweyściowych, jest jedna z firm w Austrii. Pierwsze informacje o nim ukazały się podczas targów AUTOTEC 2008 w Brnie w czerwcu 2008 roku, czyli po wykonaniu dostawy do Austrii. Oficjalnie zadebiutował podczas Targów IAA Nutzfahrzeuge 2008 w Hanowerze, które odbyły się w dniach 25 września - 2 października 2008, zaś w Polsce na wystawie Transexpo w Kielcach w październiku 2008 roku.



Solaris Alpino 8,9 LE

"Solaris Alpino 8,9 LE" jest wydłużoną o ponad 30 cm odmianą niskoweyściową niskopodłogowego Solaris Alpino. Ma zwiększony rozstaw osi i wydłużony zwis tylny, co spowodowało wzrost masy własnej. Podobnie jak model bazowy powiązany jest konstrukcyjnie z autobusami serii Solaris Urbino trzeciej generacji. Wyposażono go w zamontowany centralnie z tyłu układ napędowy składający się z silnika Cummins ISBe4 250B o pojemności 5,9 dm³ i mocy 250 KM oraz automatycznej skrzyni biegów Voith Diwa 854.5. Opcjonalnie może być zamontowana 6-biegowa skrzynia automatyczna ZF

6HP-504. Silnik ten standardowo spełnia normę Euro 4 w technologii SCR, wymaga więc płynu AdBlue. Z przodu zamontowane może być zawieszenie niezależne Voith IFS lub zamiennie ZF RL 75 EC. Z tyłu zastosowano standardowy most napędowy ArvinMeritor RS 24 na podwójnym ogumieniu. Zmniejszenie szerokości o 15 cm w porównaniu z rodziną Urbino oraz chęć zachowania odpowiedniej wysokości wnętrza w tylnej części autobusu bez nadmiernego zwiększania wysokości całego autobusu spowodowało konieczność zastosowania tylnego ogumienia o

Solaris Alpino 8,9 LE



Dane ogólne

Inne nazwy	Solaris Urbino 8,9 LE
Producent	Solaris Bus & Coach
Premiera	2008
Okres produkcji	2008 - nadal produkowany
Miejsce produkcji	■ Polska, Bolechowo-Osiedle
Poprzednik	brak
Pokrewne	Solaris Alpino Solaris Urbino 8,9 LE electric
Podobne	Solaris Urbino Autosan Sancity 9 LE

Dane techniczne

Typy nadwozia	Niskoweyściowy autobus klasy midi
Układ drzwi	1-2-0
Liczba drzwi	2
Wys. podłogi w I drzwiach	320 mm
Wys. podłogi w II drzwiach	320 mm
Po zastosowaniu przykłąku	-70 mm
Szerokość drzwi	860 mm 1350 mm
Silniki	1) Cummins ISBe4 250B Euro 4 2) Cummins ISB6.7E5 250B Euro 5 3) Cummins ISB6.7E5 285B Euro 5
Moc silników	1) 183 kW (250 KM) 2) 180,5 kW (245 KM) 3) 209 kW (284 KM)

zmniejszonych rozmiarach. By zapewnić szerokie przejście, z jednej strony zamiast podwójnych siedzeń nad osią tylną zastosowano siedzenia typu 1 + 1/2. W kabinie kierowcy standardowo montowana jest deska rozdzielcza konstrukcji firmy Solaris, opcjonalne może to być deska rozdzielcza Siemens VDO lub Actia Multibus.

Szkielet nadwozia wykonano ze stali nierdzewnej, zaś poszycie ścian bocznych ze stali nierdzewnej i paneli aluminiowych. Dach oraz ściany przednią i tylną wykonano z tworzywa sztucznego.

Początkowo w "Solarisie Alpino 8,9 LE" standardowo stosowany był silnik spełniający normę emisji spalin Euro 4. Obecnie może być zastosowany silnik Cummins ISBe5 250B lub Cummins ISBe5 285B w wersji spełniającej normy Euro 5 (ten sam typ, tylko wyposażony w dodatkowe filtry) lub EEV. Może również być zamontowany silnik zasilany gazem CNG.

Aby odciążyć tylną oś zbiornik paliwa o pojemności 165 dm³ umieszczono za przednimi drzwiami, zaś zbiornik na płyn AdBlue o pojemności 40 dm³ znajduje się pomiędzy przednim nadkolem a drzwiami środkowymi. Dzięki zastosowaniu takich rozwiązań jak układ centralnego smarowania Kogel KFBS1 z autodiagnozą czy bezobsługowe łożyska w układzie napędowym i kierowniczym, ograniczono czasochłonność i koszty obsługi serwisowej.

W 2011 roku zadebiutował pierwszy prototyp autobusu elektrycznego Solaris Urbino 8,9 LE electric, który powstał przez znaczne przekonstruowanie modelu Solaris Alpino 8,9 LE.

Linki zewnętrzne

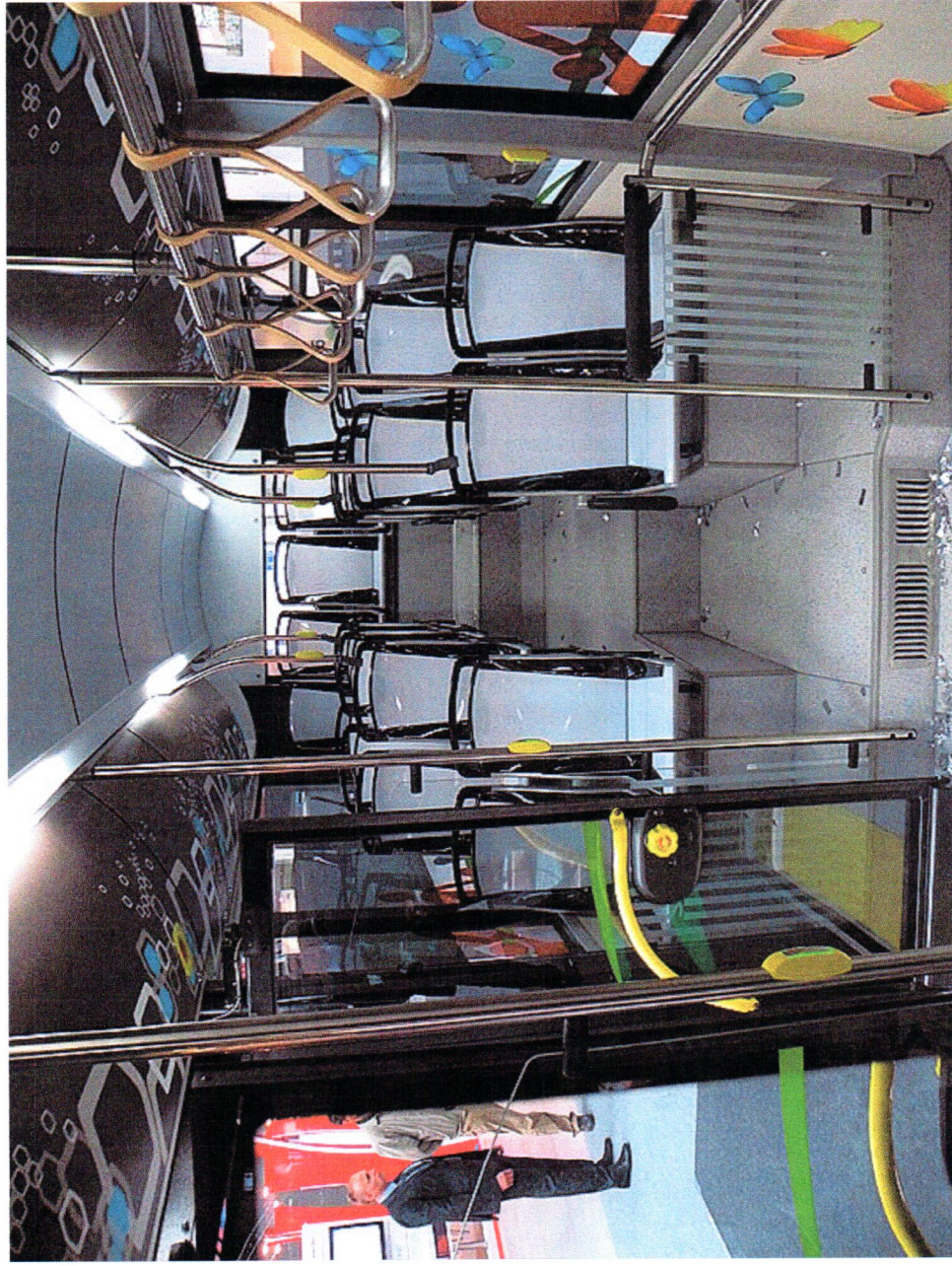
- Charakterystyka Solarisa Urbino 8,9 LE w oficjalnym serwisie firmy Solaris (http://www.solarisbus.pl/low_entry,96,Solaris_Alpino_89_LE.html)
- Galeria Solarisów Urbino 8,9 LE w oficjalnym serwisie firmy Solaris (http://www.solarisbus.pl/low_entry,galeria.html)
- Zdjęcia i dane egzemplarzy modelu Solaris Alpino 8,9 LE oraz Solaris Urbino 8,9 LE w serwisie Transport.Wroc.Biz (http://phototrans.eu/autobusy.php?s=5015&model_id=2487&VIN=&rocznik=&kasacja=&rejestracja=&numer=&ybuy=&ysell=&operator=&testy=&r=Wyc5%9Blij)

Źródło „http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Solaris_Alpino_8,9_LE&oldid=37882116”

Kategorie: Autobusy Solaris | Autobusy z lat 2000-2009 | Autobusy z lat 2010-2019 | Autobusy klasy midi | Autobusy miejskie | Autobusy niskowejściowe

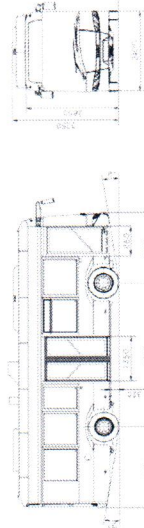
Skrzynia biegów	Voith Diwa 854.5 (automatyczna) ZF 6HP-504 (automatyczna)
Liczba przełożeń	4 6
Długość	8950 mm
Szerokość	2400 mm
Wysokość	2850 mm 3035 mm (z klimatyzacją)
Masa własna	8130 - 10400 kg
Masa całkowita	16000 kg
Rozstaw osi	4070 mm
Wnętrze	
Liczba miejsc ogółem	50 – 60
Liczba miejsc siedzących	27-29 + 4
Informacje dodatkowe	
ABS	Tak
ASR	Tak
EBS	Tak
ESP	Nie
Klimatyzacja	Opcja
 Galeria zdjęć w Wikimedia Commons	

Tę stronę ostatnio zmodyfikowano o 11:49, 12 lis 2013. Tekst udostępniany na licencji Creative Commons: uznanie autorstwa, na tych samych warunkach (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.pl>), z możliwością obowiązywania dodatkowych ograniczeń. Zobacz szczegółowe informacje o warunkach korzystania (http://wikimediafoundation.org/wiki/Warunki_korzystania).

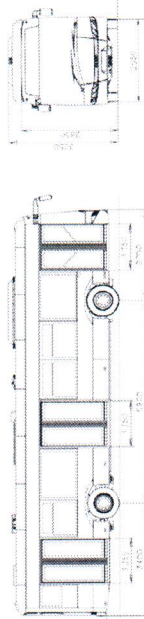


	standard ●	opcja ○	Urbino 8,9 LE electric	Urbino 12 electric	Urbino 18 electric
Silnik					
silnik asynchroniczny			120 kW	160 kW	240 kW
Baterie trakcyjne					
baterie litowo-jonowe (pojemność zależna od specyfikacji)			●	●	●
operacyjność do 24h/dobę (zależna od pojemności baterii i zastosowanego systemu ładowania)			●	●	●
System ładowania baterii					
plug-in			●	●	●
panlograf			○	○	○
indykacja			○	○	○
Os przednia					
ZF RL 55 (os niezależna)			●		●
ZF RL 75 EC (os niezależna)				●	●
Os napędowa					
DANA G150			●		
ZF AV 132 odwrócona				●	●
ZF AVE 130				○	○
Os środkowa					
ZF AVE 132					●
ZF AVE 130					○
Układ centralnego smarowania					
centralny punkt smarny wyprowadzony w podwoziu – smar stały			●	●	●
Vogel KEBSI z autodiagnostą – na smar półpłynny				○	○
Układ kierowniczy					
ZF Servocom 8098			●	●	●
Układ hamulcowy					
EBS (dwuobrotowy), układ elektroniczny zapobiegający blokowaniu kół przy hamowaniu (ABS) i posługowi przy ruszaniu (ASR), hamulec ręczny (postojowy) – z możliwością mechanicznego odblokowania układu hamulcowego, hamulec przystankowy			●	●	●
Układ poziomujący					
zamieszczone ECAS II z funkcją przykłąku prawej strony, podnoszenia i opuszczenia autobusu, przykłąk prawej strony o około 70 mm, podnoszenie o około 60 mm			●	●	●
Konstrukcja szkieletu					
ze stali odpornej na korozję			●	●	●
Oblachowanie ścian bocznych					
ze stali odpornej na korozję i paneli aluminiowych			●	●	●
Układ drzwi					
I-2			1-2	1-2	1-2
			2-2	2-2	2-2
			1-2-2	1-2-2	1-2-2
			2-2-2	2-2-2	2-2-2
Nadwozie					
Maksymalna wysokość wejścia					
I i II drzwi	320 mm		320 mm	320 mm	320 mm
III drzwi			340 mm	340 mm	340 mm
IV drzwi					340 mm
Rampa inwalidów					
przy II drzwiach, odkładana ręcznie			●	●	●
Liczba miejsc siedzących (w zależności od wyposażenia)			21-29 + 1	23-34 + 1	40-50 + 1
Klimatyzacja miejsca pracy kierowcy					
z napędem elektrycznym			○	○	○
Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej					
z napędem elektrycznym			○	○	○
Wentylatory					
dwukierunkowe (wzdłużowo-wyścigowe)			●	●	●
Wiazki i płyty					
instalacja elektryczna oparta o magistrale CANBus			●	●	●

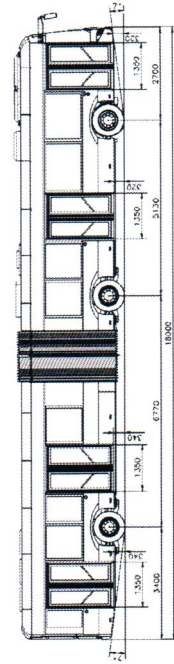
*możliwa w wybranych konfiguracjach wyposażenia



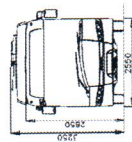
Urbino 8,9 LE electric



Urbino 12 electric



Urbino 18 electric



BN SOR 8.5

Z Wikipedii, wolnej encyklopedii

BN SOR 8.5 to czeska modelka, częściowo niskopodłogowe Midi-autobusy z produkcji SOR .^[1] Samochód przeznaczony jest do transportu miejskiego i wdrożone w lotach, gdzie wystarczające pojazdy o mniejszej pojemności, gdzie z powodu ograniczonej przestrzeni w komunikacji są małe pojazdy właściwe i linie usług do zdrowia i urzędzeń sanitarnych i biur.

Zawartość

- Opis 1
- 2. Przygotowanie i eksploatacja
 - 2.1 Dostawa Spółki miasta Transport. Praga
 - 2.2 Inne materiały
- 3 Referencje
- 4 Linki zewnętrzne

Opis

BN modelu 8.5 jest podobny do modelu SOR CN 8,5 , od którego różni się głównie z automatyczną skrzynią biegów .^[2] Pojazdy dostarczone zatrzymać Chrudim (VT East Bohemia) i transportu publicznego w Frýdek-(autobus Frydek-Mistek), jednak mają mechaniczną sześciobiegową skrzynią biegów.^[3]

Posiada automatyczną trakeję blokady przed zamknięciem drzwi, lub jeśli nie jest podłączony platformy rampy dla wózków inwalidzkich.^[2] Kabina jest zamykana i wyposażona jest w nowoczesny systemu informacji i komunikacji.^[2]

Ciało i rozdzielczości przestrzennej są zasadniczo takie same CN wariant. Samochód jest jedną parę drzwi, przednie drzwi są jedno, ostatnie, które są otoczone ścianami bocznymi są podwójne. Z przodu pojazdu do innych drzwi jest niskopodłogowy wysokość 340 mm nad ziemią. Żadna część tej niskiej wejściowej podłodze autobusu ma standardową wysokość 800 mm nad ziemią i jest dostępny przez dwa schody we wnętrzu.

Pojazd wyposażony jest w turbodoładowany czterocylindrowy silnik 4,5 litra diesla Cummins ISBe E5 EEV (pojemność 4,5 litra) z chłodnicą powietrza. Maksymalna prędkość obrotowa jest taka sama, jak w CN opcji, 100 kilometrów na godzinę^[2]

Produkcja i eksploatacja

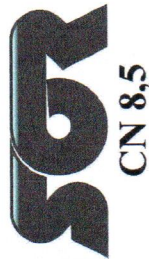
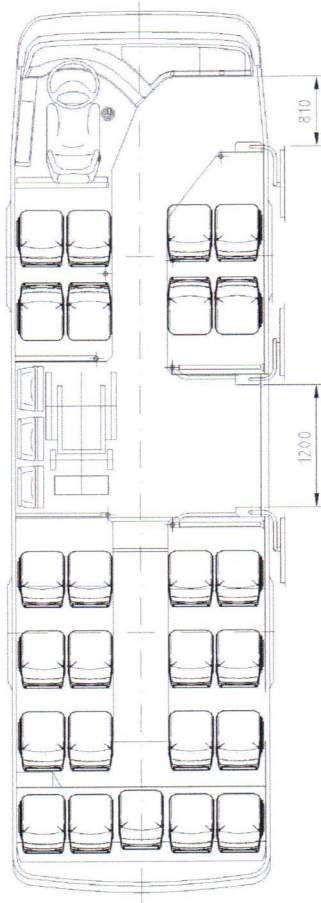
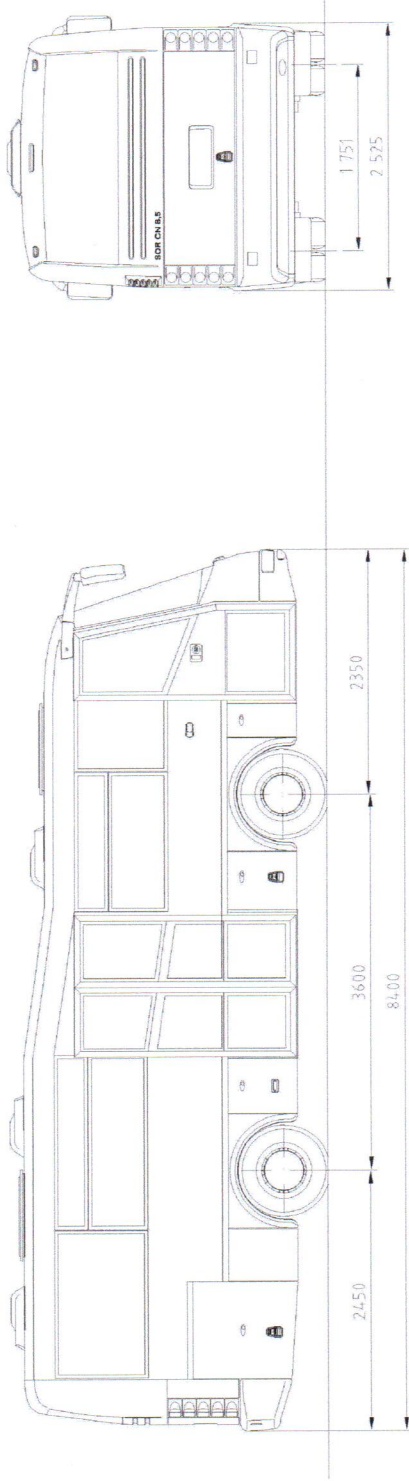
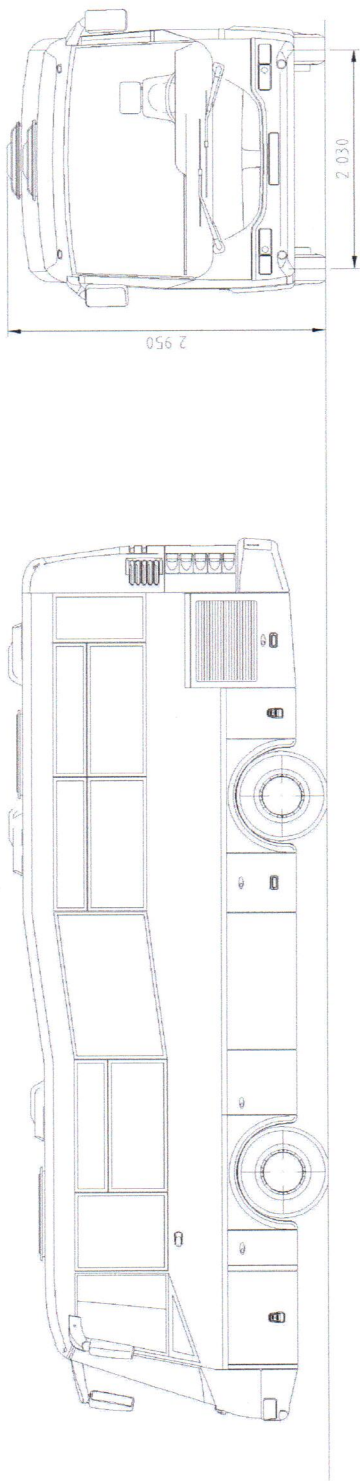
Dostawa dla firmv transportowej miasta. Praga

BN SOR 8.5



SOR BN 8,5 Transport Company hl. Praga na linii 151

Typ	BN 8.5
Producent	SOR
Wykonane w roku	od 2010
Specyfikacja	
Długość	8400 mm
Szerokość	2525 mm
Wzrost	2950 (?) Mm
Masa własna	7100 kg
Pojemność (Miejsca: stojące)	63 (24 sek., 39 Wed, karetki +)
Głośniki	
Silniki	
Silnik	Cummins ISBe 4,5 litra E5 EEV
Wydajność	kW
Transmisje	
Transmisja	
Gatunek	automatyczny
Liczba biegów	



OBSADITELNOST	
OSOB K SEZENÍ	25+1
OSOB K STÁNÍ	32
CELKEM	57+1

OFERTA AUTOBUSU MIEJSKIEGO ISUZU CITIBUS



ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWOZY PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481

KRS 0000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku

Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN

Autobus miejski ISUZU B902 Citibus

1. Wymiary i masy

Długość	9515 mm
Szerokość	2409 mm
Wysokość	3117 mm (wysokość z klimatyzacją)
Rozstaw osi	4435 mm
Zwis przedni	2135 mm
Zwis tylni	2945 mm
Rozstaw kół P	2012 mm
Rozstaw kół T	1751 mm
Wysokość wew.	1940 – 2460 mm

DMC	14000 kg
Nośność osi P	5000 kg
Nośność osi T	9440 kg
Masa własna	~7800 kg
Ładowność	~6200 kg

ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWOZY PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481

KRS 0000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku

Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN

2. Napęd

Silnik ISUZU Japan 4HK1-E5S. Turbodiesel z intercoolerem, 4 cylindrowy, ułożenie pionowe.. System wtrysku CR. Pojemność skokowa 5193 cm³, moc 205 KM @ 2600 obr-1, moment obrotowy 637 Nm @ 1600-2600 obr-1. Norma emisji Euro 5 / EEV – emisja kontrolowana przez system EGR (2 chłodnice powietrza recyrkulowanego) i filtr DPD z katalizatorem utleniającym.

Skrzynia biegów ISUZU Japan MZW 6f. Skrzynia mechaniczna, układ biegów 6+1, z systemem Powershift (wspomaganie przełączania biegów), w pełni zsynchronizowana. Sprzęgło suche, jednotarczowe, średnica tarczy 14' (wzmocniona). Alternatywnie skrzynia automatyczna Allison (opcja za dopłatą)

Oś tylna Meritor MC10.144. Most napędowy w układzie klasycznym. Przełożenie główne 5,8

Zbiornik paliwa 215 l

3. Układ hamulcowy i pneumatyczny, zawieszenie kół

Hamulce kół System hamulcowy KNORR BREMSE. Hamulce tarczowe na osi przedniej i tylnej. Hamulec postojowy pneumatyczny, działający na oś napędzającą.

Pneumatyka System pneumatyczny WABCO. Sprężarka dostosowana do specyfiki pracy miejskiej. Układ hamulcowy dwuobwodowy. Systemy wspomagające – ABS i ASR – WABCO – wersja E

Zawieszenie kół W pełni pneumatyczne (poduszki pneumatyczne). System kontroli zawieszenia pneumatycznego i przykłąku pojazdu ECAS – WABCO (-60mm). Zawieszenie przednie niezależne.

ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWOZY PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481
KRS 0000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku
Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN

4. Nadwozie i wnętrze

Nadwozie Samonośne, ze stali konstrukcyjnej. Niskie wejście (bezstopniowe) w części pojazdu objętej I i II drzwiami. Zabezpieczenie antykorozyjne nadwozia realizowane poprzez proces kataforezy dolnej części nadwozia oraz zabezpieczenie masami antykorozyjnymi i antyudarowymi.

Wnętrze Ilość miejsc siedzących 25. Fotele pasażerskie tapicerowane. Materiał wnętrza Formica, wykładzina wnętrza PCV. Oszklenie części pasażerskiej pojedyncze. Wydzielone miejsce dla wózka inwalidzkiego + rampa wjazdowa

Miejsce pracy kierowcy Kabina kierowcy otwarta. Fotel kierowcy pneumatyczny. Kolumna kierownicza regulowana w 2 płaszczyznach. Okno boczne i szyba drzwi I ogrzewana elektrycznie. Schowki kierowcy. Radioodtwarzacz.

Ogrzewanie i klimatyzacja System ogrzewania wnętrza wykorzystujący ciepło pracy silnika + ogrzewanie dodatkowe Eberspacher. Nagrzewnice dodatkowe. Klimatyzacja automatyczna miejsca pracy kierowcy i przedziału pasażerskiego (Safkar)

Drzwi Układ drzwi 1+2+1. Szerokość 700+1200+700 MM (I+II+III drzwi) Drzwi sterowane zdalnie z miejsca pracy kierowcy. System otwierania awaryjnego. Otwieranie drzwi realizowane pneumatycznie.

5. Inne

Rozmiar kół 265/70 R 19,5

Promień skrętu 6960 mm

Zdolność pokonywania wzniesień 38,6 %

System elektryczny 24 V. Alternator 120 A. Akumulatory 2 x 12V 125 Ah. Rozrusznik 4,5 kW

Numer homologacji WVTA e1*2007/46*0892*00

ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWOZY PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481
KRS 000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku
Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN



ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWOZY PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481

KRS 0000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku

Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN



ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWOZY PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481

KRS 0000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku

Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN



ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWOZY PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481

KRS 0000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku

Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN



ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWÓZY PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481
KRS 0000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku
Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN



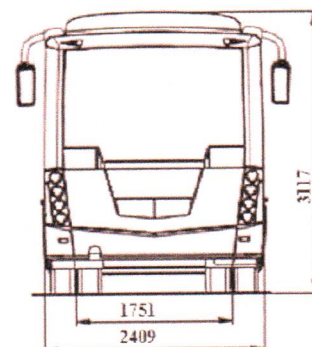
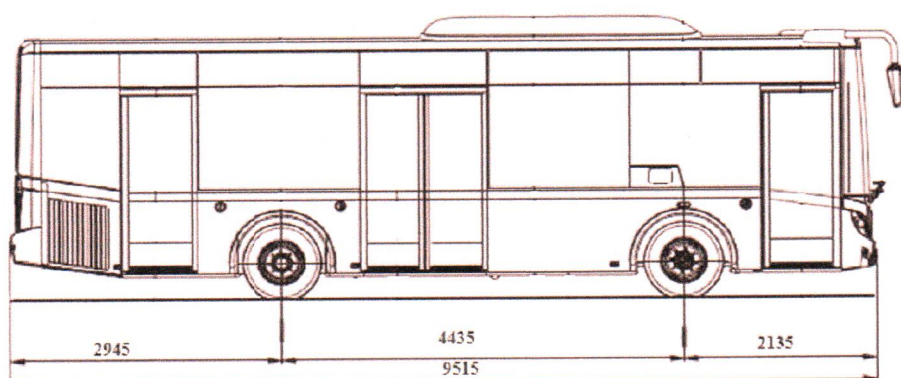
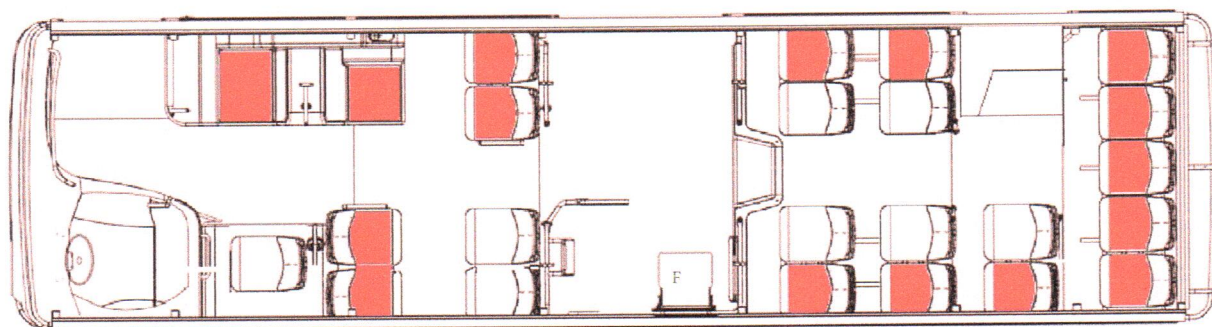
ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWozy PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481

KRS 0000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku

Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN



ISUZU

• SPRZEDAŻ AUTOBUSÓW NOWYCH I UŻYWANYCH • PRZEWOZY PASAŻERSKIE •

NIP 542-2673-764, REGON 050694481
KRS 0000043285, Sąd Rejonowy w Białymstoku
Wysokość kapitału zakładowego 159 500,00 PLN

Autosan A0808MN

Z Wikipedii, wolnej encyklopedii

Autosan A0808MN Sancity – niskoweyściowy autobus miejski klasy midi produkowany od jesieni 2008 do połowy 2009 roku w Sanoku przez firmę Autosan. Jego poprzednikiem produkowanym z wykorzystaniem podwozia firmy Autosan był model Jelcz M083C Libero, a następcami są nieco zmodernizowane modele *Autosan M09LE Sancity* i *Autosan Sancity 9LE*. A0808MN Sancity oraz jego późniejsze wersje przeznaczone są do przewozów na liniach miejskich i trasach podmiejskich o niewielkim obciążeniu.

Spis treści

- 1 Historia autobusu
 - 1.1 Prototypy
 - 1.2 Modele seryjne
- 2 Wersje autobusów serii A0808MN Sancity
- 3 Autosan M09LE Sancity / Autosan Sancity 9LE
- 4 Użytkownicy modelu
- 5 Przypisy
- 6 Bibliografia
- 7 Zobacz też
- 8 Linki zewnętrzne

Historia autobusu

Prototypy

Jego korzenie sięgają 2000 roku, kiedy podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich firma Autosan zaprezentowała prototyp niskoweyściowego autobusu miejskiego **Autosan A613MN Mini**, zbudowanego w oparciu o podwozie *Csepel 613.04* (stąd jego nazwa). Był to pierwszy autobus niskoweyściowy firmy Autosan. Nadwozie wyposażono w otwierane do środka drzwi w układzie 1-2-0. Autobus napędzał 4-cylindrowy silnik Cummins B 135-20 Euro 2 o pojemności 5,9 dm³ i mocy maksymalnej 100 kW (136 KM), zblokowany z 6-biegową manualną skrzynią biegów ZF 6S-36. Miał on długość 7850 mm, szerokość 2400 mm i wysokość 2630 mm. Konstrukcję nośną nadwozia zbudowano ze stalowych rur o przekroju zamkniętym łączonych ze sobą poprzez spawanie. Dach i ściany boczne wykonano z aluminium, a ściany przednią i tylną z tworzyw sztucznych.

Wykonano 4 prototypy takich autobusów, z które trafiły m.in. do PKS Bydgoszcz. Autobus cieszył się dużym zainteresowaniem potencjalnych nabywców, lecz kłopoty firmy Csepel - dostarczającej podwozia tych autobusów spowodowały, że Autosan musiał oprzeć autobus o inne podwozie. Rozważano współpracę z turecką firmą "BMC", lecz ostatecznie Autosan postanowił opracować własne podwozie do tego modelu.

Zmodernizowany pojazd można było zobaczyć podczas Wystawy Komunikacji Miejskiej w Łodzi w 2002 r., już jako **Autosan A0808MN Koliber**^[1]. Od poprzedniego modelu różnił się on innym wyglądem ściany przedniej oraz zwiększonym o 150 mm rozstawem osi. Długość wynosiła 8000 mm. Zastosowano 4-cylindrowy silnik Cummins ISBe-150 31 Euro 3 o mocy maksymalnej 110 kW (149 KM), współpracujący z mechaniczną, 6-stopniową skrzynią biegów ZF 6S-890. Stylizację wykonała sanocka firma projektowa *Apis Atelier*.

Wykonano 2 prototypowe egzemplarze tego autobusu, z czego jeden trafił w 2004 roku

Autosan A0808MN Sancity
Autosan M09LE Sancity
Autosan Sancity 9LE



Autosan A0808MN Sancity podczas Transexo 2008 w Kielcach

Dane ogólne

Inne nazwy	Autosan A613MN Autosan A0808MN Koliber
Producent	Autosan
Premiera	2000 (A613MN) 2008
Okres produkcji	2008 – nadal produkowany
Miejsce produkcji	 Polska, Sanok
Poprzednik	Jelcz M083C Libero
Pokrewne	Jelcz M083C Libero Autosan A0808T Gemini
Podobne	Jelcz M101I Jelcz M121I

Dane techniczne

Typy nadwozia	Niskoweyściowy autobus miejski klasy midi
Układ drzwi	1-1-0 1-2-0
Liczba drzwi	2
Wys. podłogi w I drzwiach	320 mm
Wys. podłogi w II drzwiach	340 mm
Silniki	Cummins ISBe4 160B Euro 4 Cummins ISB4.5E5 185B Euro 5 Cummins ISB4.5EV 185B EEV Cummins ISB4.5E6 210B Euro 6
Moc silników	118 kW (160 KM) 136 kW (185 KM) 154 kW (210 KM)
Skrzynia biegów	ZF 6S-700BO, manualna ZF 6S-1010BO, manualna Allison T280R, automatyczna (opcja)

do MPK Opoczno. Także i ten model nie wszedł do produkcji.

Po utworzeniu firmy Polskie Autobusy, koordynującej rozwój firm i sprzedaż autobusów marek Autosan i Jelcz, w 2002 roku podjęto decyzję o specjalizacji w produkcji. W jej ramach produkcję autobusów miejskich, z nielicznymi wyjątkami dla miejskich odmian najmniejszych autobusów serii H7, przeniesiono do firmy Jelcz. Ze względu na kłopoty finansowe firmy Jelcz, prototyp autobusu Jelcz M083C Libero powstał dopiero w 2006 roku^[2]. W 2007 roku zaprezentowano seryjną wersję tego modelu, a w 2008 roku rozpoczęto jego produkcję. Bazował on na podwoziu autobusu Autosan A0808T Gemini produkowanym w Sanoku.

Modele seryjne



Autosan A0808MN Sancity - tył pojazdu

W październiku 2008 roku wraz z ogłoszeniem upadłości zakładów Jelcz produkcję tego modelu przejął Autosan (gdyż właścicielem praw do tej konstrukcji jest spółka Polskie Autobusy). Pojazd ten obecnie nosi nazwę **Autosan A0808MN Sancity** (oznaczenie fabryczne A0808MN.04.01) i został przedstawiony na kieleckich targach Transexpo 2008. W Sanoku w 2008 roku zbudowano co najmniej jeden egzemplarz tego autobusu, który nie posiada większych różnic stylistycznych w stosunku do Jelcza M083C. Autobus ten trafił do szwedzkiego odbiorcy. Produkcja seryjna modelu

Liczba przelożeń	6
Długość	8550 mm
Szerokość	2420 mm
Wysokość	2630 mm 2830 mm (z klimatyzacją)
Masa własna	6900 kg
Masa całkowita	11000 kg
Rozstaw osi	4000 mm
Wnętrze	
Liczba miejsc ogółem	60+1
Liczba miejsc siedzących	16+1 20+1
Informacje dodatkowe	
ABS	Tak
ASR	Tak
EBS	Brak danych
ESP	Brak danych
Klimatyzacja	Opcja
 Galeria zdjęć w Wikimedia Commons	

Autosan A0808MN Sancity rozpoczęta została pod koniec 2008 roku.

Konstrukcję podwozia modelu „Sancity” stanowi rama podłużnicowo-kratownicowa, połączona integralnie z nadwoziem. Konstrukcja nadwozia powstaje z nierdzewnych rur stalowych, łączonych ze sobą poprzez spawanie. Poszycie zewnętrzne stanowią blachy nierdzewne oraz tworzywa sztuczne w ścianie przedniej i tylnej, klejone do szkieletu. Kłapy boczne oraz tylną wykonano z aluminium. W „Sancity” istnieje możliwość zastosowania m.in. klimatyzacji i monitoringu przedziału pasażerskiego.

Przednia oś portalowa firmy LAF została zawieszona na dwóch miechach pneumatycznych, dwóch amortyzatorach uzupełnionych stabilizatorem przechyłu. Tylne most napędowy firmy Meritor został zawieszony na czterech miechach pneumatycznych, czterech amortyzatorach wraz ze stabilizatorem przechyłu.

Do napędu modelu A0808MN.04.01 przewidziano silnik Cummins ISBe4 160B Euro 4 o mocy maksymalnej 118 kW (160 KM) osiąganą przy 2500 obr./min. Jednostka ta zblokowana jest z 6-biegową manualną skrzynią ZF 6S-700BO lub w wyposażeniu opcjonalnym z 6-biegową skrzynią automatyczną Allison T280R. W I kwartale 2009 roku do oferty dołączyła odmiana A0808MN.05.01 wyposażona w spełniający normę czystości spalin Euro 5, silnik Cummins ISB4.5e5 185B o mocy maksymalnej 136 kW (185 KM), który współpracuje z 6-biegową manualną skrzynią ZF 6S-1010BO lub podobnie jak wersja z silnikiem Euro 4 z automatyczną przekładnią Allison T280R.

Szacowany przez firmę Jelcz popyt krajowy na „Libero” wynosił około 50 sztuk rocznie. Sprzedaż w 2008 roku nowych egzemplarzy wyniosła 44 szt. (z prototypowymi modelami testowymi z lat 2006-2007 - 46 szt.), mimo bankructwa firmy Jelcz w październiku 2008 roku. Podobny poziom sprzedaży zakładała firma Autosan z modelem „Sancity”. Autobusy niskowejściowe są również popularne na rynku Szwedzkim i Słowackim, gdzie Autosan eksportuje swoje pojazdy.

W 2009 roku rozpoczęto produkcję modelu A0808MN wyposażonego w instalację elektryczną w całości opartą o magistralę CAN. Pierwszy tak zmodernizowany egzemplarz trafił do MZK Kutno.

Wersje autobusów serii A0808MN Sancity

- A0808MN.04.01 - wersja wyposażona w silnik Cummins ISBe4 160B Euro 4.
- A0808MN.05.01 - wersja wyposażona w silnik Cummins ISB4.5e5 185B Euro 5.

Autosan M09LE Sancity / Autosan Sancity 9LE

W II kwartale 2009 roku, przy okazji homologacji autobusu z silnikiem spełniającym normę Euro 5 zmieniono nazwę tego modelu na **Autosan M09LE Sancity**^[3]. Czasem jest on nazywany *Sancity 9*. Wprowadzono wówczas deskę rozdzielczą Siemens VDO

oraz sterowanie manualnej skrzyni biegów ZF 6S-1010BO za pomocą joysticka w miejsce dotychczasowego długiego drążka. Zmiany objęły również układ jezdny, gdzie zastosowano nowy most napędowy firmy DANA. 16 września 2009 roku na targach *Transexpo 2009* w Kielcach zaprezentowano wersję modelu M09LE Sancity wyposażoną w silnik Cummins ISB4.5EV 185B spełniający normę czystości spalin EEV. W październiku 2010 roku zmieniono oznaczenie tego modelu na **Autosan Sancity 9LE** oraz przeprowadzono modernizację, polegającą na zastosowaniu nowego wzoru ściany czołowej oraz tylnej. Zmiany te mają na celu unifikację stylistyki z większymi autobusami serii Autosan Sancity 12Lx. Pierwszymi odbiorcami zmodernizowanych pojazdów są przedsiębiorstwa ZMKS Jasło^[4] oraz MKS Sanok. W tym samym okresie wprowadzono do oferty wersję o układzie drzwi 1-1-0^[5], stworzoną w celu spełnienia oczekiwań odbiorców ze Szwecji, obsługujących linie podmiejskie i lokalne. Wyposażenie dodatkowe modelu Sancity 9LE obejmuje klimatyzator stanowiska kierowcy lub przestrzeni pasażerskiej, poręcze malowane proszkowo, system liczenia pasażerów oraz instalację gaśniczą komory silnika^[6]. 17 września 2013 podczas targów Transexpo 2013 zaprezentowano model Sancity 9LE wyposażony w spełniający wymagania normy emisji spalin Euro 6 silnik Cummins ISB4.5E6 210B o mocy maksymalnej 154 kW (210 KM)^[7].

Użytkownicy modelu

Prototypy są obecnie eksploatowane przez następujące przedsiębiorstwa:

Państwo	Miasto	Operator	Model	Rok produkcji	Liczba
Polska	Bydgoszcz	PKS	Autosan A613MN Mini	2000 2003	2
	Opoczno	MPK	Autosan A0808MN Koliber	2002	1
	Radom	PPKS	Autosan A613MN Mini	2000	1
Suma					4

Modele seryjne są obecnie eksploatowane przez następujące przedsiębiorstwa:



Autosan M09LE Sancity z MPK Kraków na Małym Rynku w Krakowie



Autosan Sancity 9LE z MKS Sanok

Państwo	Miasto	Operator	Model	Rok produkcji	Liczba
Islandia	Brak danych	Brak danych	Autosan M09LE Sancity	2010	1 ^[8]
Polska	Bielsko-Biała	Starostwo powiatowe	Autosan Sancity 9LE	2011	12
	Brodnica	PGK	Autosan M09LE Sancity	2009	1
	Ciechanów	ZKM	Autosan A0808MN.04.01 Sancity Autosan M09LE Sancity	2009	4
	Elbląg	PKS	Autosan M09LE Sancity Autosan Sancity 9LE	2010-2011	2
	Grodzisk Mazowiecki	PKS	Autosan M09LE Sancity Autosan Sancity 9LE	2009 2011	4 ^[9]
	Jasło	ZMKS	Autosan Sancity 9LE	2010	2
	Kraków	MPK	Autosan M09LE Sancity	2009-2010	8 ^[10]
	Kraśnik	MPK	Autosan Sancity 9LE	2011	1
	Krosno	MKS	Autosan Sancity 9LE	2010-2011	10
	Kutno	MZK	Autosan A0808MN.04.01 Sancity Autosan M09LE Sancity	2009-2010	2
	Lublin	MPK	Autosan Sancity 9 LE	2012	20 ^[11]
	Nowy Sącz	MPK	Autosan Sancity 9LE	2011	10
	Nowy Targ	MZK	Autosan Sancity 9LE	2010	9
	Sandomierz	ZKM	Autosan Sancity 9LE	2012	6
	Sanok	Autosan	Autosan M09LE Sancity	2009	1
	Sanok	MKS	Autosan Sancity 9LE	2010	2
	Sochaczew	ZKM	Autosan M09LE Sancity	2009	1
	Szczytno	ZKM	Autosan Sancity 9LE	2012/13	1
	Świdnica	MPK	Autosan A0808MN.04.01 Sancity Autosan Sancity 9LE	2009 2011	3
	Tarnobrzeg	MKS	Autosan Sancity 9LE	2010	1
	Żagań	MZK	Autosan Sancity 9LE	2011-2012	6
	Żary	PKS	Autosan M09LE Sancity	2009	2
Szwecja	Kalmar	Bergkvarabuss	Autosan M09LE Sancity	2010	3 ^[12]
	Vadstena	Vadstena Buss	Autosan A0808MN.04.01 Sancity	2008	1
	Vanersborg	VL-Buss	Autosan A0808MN.05.01 Sancity	2009	1
Włochy	Brak danych	Brak danych	Autosan M09LE Sancity Autosan Sancity 9LE	2009-2010	5 ^[13]
Suma					94/114

Przypisy

- ↑ Lukasz Supel: Ocalić od zapomnienia: Polskie Autobusy z Sanoka (<http://infobus.pl/text.php?id=11605>). InfoBus, 12 czerwca 2007. [dostęp 2 lutego 2009].
- ↑ Lukasz Supel: Ocalić od zapomnienia: Współczesność w Jelczu (<http://www.infobus.pl/text.php?id=13394>). InfoBus, 2 października 2007. [dostęp 2 lutego 2009].
- ↑ Dariusz Więclawski: Przełomowy rok Autosana (<http://infobus.pl/text.php?id=26473>). InfoBus, 19 sierpnia 2009. [dostęp 22 sierpnia 2009].
- ↑ Zbigniew Rafalski: Nowe Autosany w ZMKS Jasło (<http://infobus.pl/text.php?from=search&id=36858>). InfoBus, 16 grudnia 2010. [dostęp 26 stycznia 2011].
- ↑ Historia Autosanu - Rok 2010 (<http://autosan.cba.pl/historia/historia17.html>). *autosan.cba.pl*, 8 października 2010. [dostęp 27 października 2010].
- ↑ *Autosan Sancity 9LE - Prospekt*. Autosan SA, 2010.
- ↑ Historia Autosanu - Rok 2013 (<http://autosan.cba.pl/historia/historia20.html>). *autosan.cba.pl*, 20 września 2013. [dostęp 20 września 2013].
- ↑ Aleksander Kierecki: Autosan jedzie do Islandii! (<http://infobus.pl/text.php?from=search&id=32816>). InfoBus, 13 maja 2010. [dostęp 1 czerwca 2010].
- ↑ Aktualności AUTOSAN S.A. – listopad 2009 (http://etransport.pl/wiadomosc,9843,aktualnosci_autosan_s_a_8211_listopad_2009.html).

etransport.pl, 19 listopada 2009. [dostęp 24 listopada 2009].

10. MPK S.A. kupuje nowe autobusy (<http://www.mpk.krakow.pl/default.aspx?docId=17&newsId=336&str=3&mId=53002>). MPK Kraków, 26 marca 2009. [dostęp 22 sierpnia 2009].
11. Dojechały nowe autosany. Po terminie. ZTM liczy karę (http://lublin.gazeta.pl/lublin/1,48724,12776941,Dojechały_nowe_autosany__Po_terminie__ZTM_liczy_kare.html). Gazeta.pl, 31 października 2012. [dostęp 2 listopada 2012].
12. Databas - Autosan (<http://www.svenskbusshistoria.se/asp/search/dosearch.asp?omni=&OwnerName=&page=4&stype=&PicValue=&svalue=autosan&id=&SearchView=advView&orderby=registreringsnummer&maxhits=25&onlypics=false>). Svensk Busshistoria. [dostęp 24 stycznia 2012].
13. Aleksander Kierecki: Autosan: to był przełomowy rok (<http://infobus.pl/text.php?id=38041>). InfoBus, 9 lutego 2011. [dostęp 13 maja 2011].

Bibliografia

- *Ciężarówki Świata (roczniki 2001, 2002)*, Wyd. Print Shops Prego - Polska, Warszawa.

Zobacz też

- Autosan
- Jelcz

Linki zewnętrzne

- Dane techniczne i galeria modelu Autosan Sancity 9LE w serwisie producenta (<http://www.autosan.eu/pl/produkt/100/sancity-9le>)
- Dane techniczne i galeria modelu Autosan A0808M(N) Sancity w serwisie Polskie Autobusy (http://www.polskieautobusy.com.pl/autobusy/miejskie/autosan_0808_m.htm)
- Prospekt modelu Autosan A0808MN Sancity (<http://www.autosan.cba.pl/prospekty/p04.html>)
- Prospekt modelu Autosan M09LE Sancity (<http://www.autosan.cba.pl/prospekty/p14.html>)
- Autosany A0808MN Sancity produkowane w 2009 roku w serwisie poświęconym historii firmy Autosan (<http://www.autosan.cba.pl/historia/historia16.html>)
- Autosan A613MN w serwisie Transport.Wroc.Biz (http://www.phototrans.eu/autobusy.php?s=5015&model_id=231&VIN=&rocznik=&kasacja=&rejestracja=&numer=&ybuy=&ysell=&operator=&testy=&r=Send)
- Zdjęcia modelu Autosan A0808MN Koliber w fotogalerii transportowej Transport.Wroc.Biz (<http://www.phototrans.eu/15,15545,108.html>)
- Zdjęcia i dane eksploatowanych egzemplarzy modeli Autosan A0808MN Sancity i Autosan M09LE Sancity w serwisie Transport.Wroc.Biz (http://www.phototrans.eu/autobusy.php?s=5015&model_id=758&VIN=&rocznik=&kasacja=&rejestracja=&numer=&ybuy=&ysell=&operator=&testy=&r=Send)

Źródło „http://pl.wikipedia.org/w/index.php?title=Autosan_A0808MN&oldid=37881840”

Kategorie: Autobusy Autosan Autobusy z lat 2000-2009 Autobusy z lat 2010-2019 Autobusy klasy midi

Autobusy niskowejściowe Autobusy miejskie

Tę stronę ostatnio zmodyfikowano o 11:38, 12 lis 2013. Tekst udostępniany na licencji Creative Commons: uznanie autorstwa, na tych samych warunkach (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.pl>), z możliwością obowiązywania dodatkowych ograniczeń. Zobacz szczegółowe informacje o warunkach korzystania (http://wikimediafoundation.org/wiki/Warunki_korzystania).





wpisz szukaną frazę...

Strona główna / PRZETARGI / 2010



ul. Przemysłowa 1
44-335 Jastrzębie Zdrój

SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA na świadczenie usług przewozowych w miejskiej komunikacji autobusowej na terenie miasta Jastrzębie Zdrój oraz gmin ościennych w trybie przetargu nieograniczonego o wartości powyżej 193.000 EURO

SPECYFIKACJA ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

w postępowaniu o zamówienie publiczne przeprowadzanym w trybie przetargu nieograniczonego o wartości powyżej 193.000 EURO,

na świadczenie usług przewozowych w miejskiej komunikacji autobusowej na terenie miasta Jastrzębie Zdrój oraz gmin ościennych

Postępowanie przeprowadzone zostanie na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. prawo zamówień publicznych, zwanej dalej ustawą Pzp, przepisów wykonawczych wydanych na jej podstawie oraz niniejszej Specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

1. ZAMAWIAJĄCY:

ul. Przemysłowa 1
44-335 Jastrzębie Zdrój

 Redakcja Serwisu
 Rejestr Zmian
Serwis odwiedziło: 618,026 osób

Dane do korespondencji w sprawie zamówienia publicznego:

Międzygminny Związek Komunikacyjny

ul. Przemysłowa 1
44-335 Jastrzębie Zdrój

Faks: 032-47-63-474

E-mail: sekretariat_mzk@wp.pl

Strona internetowa: www.mzkjastrzebie.com

2. TRYB POSTĘPOWANIA:

przetarg nieograniczony

Miejsce realizacji zamówienia:

teren miasta Jastrzębie Zdrój oraz gmin ościennych

3. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIEŃIA.

3.1. Przedmiotem zamówienia jest:

wykonywanie przewozów pasażerskich w miejskiej komunikacji autobusowej na liniach nr 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 132, E3, 217 i 218 na terenie miasta Jastrzębie Zdrój oraz gmin ościennych zgodnie z rozkładem jazdy, na zasadach określonych w **Załączniku nr 7** do SIWZ – *Projekt umowy*.

Przewidywana całkowita praca eksploatacyjna w okresie 4 lat (okres realizacji umowy) na w/w **33** liniach wynosi:

tabor A - 237 000 wzk

tabor B - 8 728 000 wzk

tabor C - 5 926 000 wzk

3.2. Zamawiający zakłada możliwość czasowego zwiększenia lub zmniejszenia zakresu rzeczowego przedmiotu zamówienia, z realizacją w dowolnym okresie trwania umowy, związanego z koniecznością organizowania komunikacji zastępczej na wyznaczonych odcinkach tras w związku z doraźnymi remontami dróg lub w związku z występującymi utrudnieniami w ruchu, spowodowanymi awariami układu sieci drogowej lub z innych przyczyn uniemożliwiających funkcjonowanie komunikacji miejskiej w kształcie podstawowym.

3.3. Nazwy i kody wg Wspólnego Słownika Zamówień (CPV):

Główny przedmiot: 60112000-6

4. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIEŃIA

Świadczenie wykonywania usług autobusowego transportu publicznego na w/w **33** liniach komunikacji miejskiej trwać będzie **48 miesięcy**. Planowane rozpoczęcie realizacji usługi od dnia **1 maja 2010 roku**.

5. WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU.

5.1. Zgodnie z art. 22 ust. 1 o udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy spełniają warunki dotyczące:

5.1.1 posiadania uprawnień do wykonywania określonej działalności lub czynności, jeżeli przepisy prawa nakładają obowiązek ich posiadania;

5.1.2 posiadania wiedzy i doświadczenia;

5.1.3 dysponowania odpowiednim potencjałem technicznym oraz osobami zdolnymi do wykonania zamówienia;

5.1.4 sytuacji ekonomicznej i finansowej.

5.2. Opis sposobu dokonywania oceny spełniania tych warunków.

5.2.1. Zamawiający uzna warunek (określony w punkcie 5.1.1) za spełniony, jeśli Wykonawca przedłoży licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 125, poz. 874 z późn. zm.),

5.2.2 Zamawiający uzna warunek określony w punkcie 5.1.2 za spełniony, jeśli Wykonawca wykonał w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert usług w zakresie przewozów regularnych o łącznej wartości nie mniejszej niż **50,0 mln zł brutto**, przy czym każda z wykonanych usług o wartości nie mniejszej niż **10,0 mln zł brutto**.

5.2.3 Zamawiający uzna warunek określony w punkcie 5.1.3 za spełniony, jeśli Wykonawca :

a) wskaże osoby, które będą uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia, w szczególności odpowiedzialne za świadczenie usług, kontrolę jakości wraz z informacjami na temat ich kwalifikacji zawodowych, doświadczenia i wykształcenia niezbędnych do wykonania zamówienia, a także zakresu wykonywanych przez nie czynności, oraz informacją o podstawie do dysponowania tymi osobami,

b) oświadczy, że osoby, które będą uczestniczyć w wykonywaniu zamówienia posiadają wymagane uprawnienia w branży transportu przewozu osób, jeżeli ustawy nakładają obowiązek posiadania takich uprawnień,

c) wskaże, iż posiada potencjał techniczny w celu realizacji zamówienia, tj. dysponuje w całym okresie realizacji usługi minimum **63** autobusami z homologacją, spełniającymi wymagania określone w przepisach ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r., Nr 108, poz. 908 z późn. zm.) i przepisach wykonawczych do niej dla autobusów miejskiej regularnej komunikacji publicznej, w tym wymagania określone w Rozporządzeniu Ministra

Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r., Nr 32, poz. 262 z późn. zm.) oraz spełniają następujące wymagania dodatkowe:

- ☐ na dzień **14 kwietnia 2010** r. dysponując taborem autobusowym niezbędnym do realizacji niniejszego zamówienia w ilości minimum 63 autobusów w tym:

- 3 autobusy typu „A”
- 37 autobusów typu „B”
- 19 autobusów typu „C”
- autobusy rezerwowe, co najmniej 4 pojazdy

- ☐ pojemność autobusów :
- typ „A” - powyżej 115 miejsc
 - typ „B” - powyżej 80 miejsc
 - typ „C” - powyżej 30 miejsc

- stan techniczny autobusów – aktualne badania techniczne wszystkich pojazdów;

- wiek autobusów :

- autobusy typu „A” - nie starsze niż wyprodukowane w 1996 roku,
- autobusy typu „B” i „C” - nie starsze niż wyprodukowane w 1997 roku,
- wiek autobusów w trakcie realizacji zamówienia nie będzie przekraczał 15 lat,
- co najmniej 50 % całości taboru autobusowego to tabor wyprodukowany nie później niż w 2000 roku;

- normy ekologiczne autobusów :

- co najmniej 35 autobusów powinno spełniać normę czystości spalin **EURO 2**,
- co najmniej 10 autobusów powinno spełniać normę czystości spalin **EURO 3** lub wyższą,
- pozostałe autobusy powinny spełniać normę czystości spalin **EURO 1**;

- co najmniej 36 autobusów realizujących zamówienie powinny mieć całkowicie niską podłogę;

- autobusy zakupione przez Wykonawcę w ramach wymiany powinny spełniać następujące wymogi:

- ☐ silnik EURO 2,
- ☐ wiek – nie starsze niż 10 lat od pierwszej rejestracji;

- wszystkie autobusy powinny być wyposażone w zestaw elektronicznych tablic kierunkowych trwale zamocowanych w autobusie, obejmujący:

- tablicę umieszczoną z przodu pojazdu (min. 1 szt.) umożliwiającą wyświetlenie następujących informacji: numer linii, przystanek końcowy i ważniejsze przystanki pośrednie,
- tablicę boczną (min. 1 szt.), umożliwiającą wyświetlanie co najmniej następujących informacji: numer linii i przystanek końcowy,
- tablicę tylną (1 szt.), umożliwiającą wyświetlenie co najmniej numeru linii;

• wszystkie autobusy winny być oznakowane **dwustronnie** zgodnie z projektem graficznym, stanowiącym **Załącznik nr 8** do **SIWZ**,

• wszystkie autobusy powinny mieć elektroniczne kasowniki o minimum dziesięciocyfrowym systemie kasowania, w ilości co najmniej równej liczbie drzwi w autobusie,

• wszystkie autobusy powinny posiadać łączność telefoniczną lub radiową pomiędzy kursującym autobusem a punktem dyspozytorskim Wykonawcy, z policją i pogotowiem ratunkowym,

• liczba drzwi w pojazdach powinna wynosić:

- w taborze „C” minimumjedne drzwi,
- w taborze „B” minimum dwoje drzwi,
- w taborze „A” co najmniej troje drzwi,

Wszystkie drzwi w każdym pojeździe otwierane automatycznie ze stanowiska kierowcy.

• wszystkie autobusy powinny mieć w pełni sprawny system wentylacji przestrzeni pasażerskiej oraz w pełni sprawny system ogrzewania,

• dla spełnienia wymagań standardów komunikacji miejskiej wszystkie autobusy powinny mieć co najmniej jedno drzwi o szerokości umożliwiającej swobodne przejście wózka dziecięcego, a także wózka inwalidzkiego,

• niedopuszczalne jest umieszczanie jakichkolwiek reklam na bocznych szybach z zewnątrz pojazdu,

• dopuszczalne jest umieszczanie plakatów na szybach wewnątrz pojazdu nie większych niż 50% wielkości szyby.

• zamawiający dopuszcza możliwość wykonywania części zadań przez podwykonawców, pod warunkiem, że wielkość zadań zleconych podwykonawcom nie przekroczy **20 %** całości zadań.

Uwaga: w okresie od **14 kwietnia 2010 roku** Zamawiający dokonywać będzie oględzin wszystkich autobusów mających wykonywać umowę.

- d) złoży oświadczenie na temat wielkości średniego rocznego zatrudnienia u Wykonawcy oraz liczebności personelu kierowniczego w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a w przypadku gdy okres działalności jest krótszy – w tym okresie.

5.2.4 Zamawiający uzna warunek określony w punkcie 5.1.4 za spełniony, jeśli Wykonawca:

- a) posiada ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia tj. posiada opłaconą polisę ubezpieczeniową, a w przypadku jej braku inny dokument potwierdzający, że wykonawca jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia na sumę ubezpieczenia (sumę gwarancyjną) równą co najmniej **1,0 mln zł.**
- b) przedłoży informację z banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, w których Wykonawca posiada rachunek o wysokości posiadanych środków finansowych lub zdolności kredytowej Wykonawcy, wystawioną nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert.
- c) przedłoży sprawozdanie finansowe albo jego część, a jeżeli podlega ono badaniu przez biegłego rewidenta zgodnie z przepisami o rachunkowości również z opinią odpowiednio o badanym sprawozdaniu albo jego części, a w przypadku wykonawców niezobowiązanych do sporządzania sprawozdania finansowego innych dokumentów określających obroty oraz zobowiązania i należności – za okres nie dłuższy niż ostatnie trzy lata obrotowe, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – za ten okres.

5.2.5 Wykonawca może polegać na wiedzy i doświadczeniu, potencjale technicznym, osobach zdolnych do wykonania zamówienia lub zdolnościach finansowych innych podmiotów niezależnie od charakteru prawnego łączących go z nim stosunków. Wykonawca w takiej sytuacji zobowiązany jest udowodnić zamawiającemu, iż będzie dysponował zasobami niezbędnymi do realizacji zamówienia, w szczególności przedstawiając w tym celu pisemne zobowiązanie tych podmiotów do oddania mu do dyspozycji niezbędnych zasobów na okres korzystania z nich przy wykonywaniu zamówienia.

5.2.6 Jeśli przekazanie zasobów przez podmiot trzeci będzie się wyrażało udziałem w realizacji tego podmiotu to Wykonawca składający ofertę winien przedstawić dokumenty o braku podstaw do wykluczenia tego podmiotu trzeciego wymienione w pkt 6.6 i 6.7.

5.2.7 Jeżeli Wykonawca polega na zdolnościach finansowych innych podmiotów, to do oferty należy dołączyć informację banku lub spółdzielczej kasy oszczędnościowo-kredytowej, w których Wykonawca (podmiot trzeci) posiada rachunek, potwierdzającą wysokość posiadanych środków finansowych lub zdolność kredytową Wykonawcy (podmiotu trzeciego) – wystawiona nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu składania ofert (jeżeli Wykonawca wykaże w ofercie udział podmiotów trzecich),

5.2.8. Ocena spełnienia ww. warunków nastąpi w oparciu o oświadczenia i dokumenty złożone przez Wykonawców, wymienione w punkcie 6 na zasadzie „spełnia/nie spełnia”.

5.2.9 Ocena wykazania braku podstaw do wykluczenia Wykonawcy w okolicznościach, o których mowa w art. 24 ust 1 ustawy Pzp zostanie dokonana na podstawie dokumentów wymienionych w pkt. 6.7. – 6.12.

6. WYKAZ OŚWIADCZEŃ LUB DOKUMENTÓW, JAKIE MAJĄ DOSTARCZYĆ WYKONAWCY W CELU POTWIERDZENIA SPEŁNIANIA WARUNKÓW UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU ORAZ WARUNKÓW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 24 UST. 1 USTAWY PZP.

W celu wykazania spełniania warunków określonych w pkt 5.2. Wykonawca powinien złożyć:

6.1. Oświadczenie o spełnieniu warunków określonych w art. 22 ust. 1 ustawy Pzp (**Załączniki nr 1** do SIWZ).

6.2. Licencję na wykonywanie transportu drogowego w zakresie przewozu osób, wydaną na podstawie ustawy z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 125, poz. 874 z późn. zm.).

6.3. Wykaz wykonanych lub wykonywanych w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert usług w zakresie przewozów regularnych zgodnie z **Załącznikiem nr 4** do SIWZ z podaniem ich wartości, przedmiotu, dat wykonania i odbiorców wraz z załączeniem dokumentów potwierdzających, że te usługi zostały wykonane lub są wykonywane należycie. Dokumenty potwierdzające stanowiąc będą odpowiednio **Załącznik 4a, b,.....** itp.

6.4. Opłaconą polisę, a w przypadku jej braku inny dokument potwierdzający, że Wykonawca jest ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej w zakresie prowadzonej działalności związanej z przedmiotem zamówienia.

6.5. Wykaz określonego w pkt 5.2.3. taboru autobusowego, będącego własnością Wykonawcy oraz podwykonawców, zaofiarowanych do realizacji zamówienia (**Załącznik nr 5** do SIWZ) wraz z informacją o podstawie dysponowania tymi zasobami.

W celu wykazania braku podstaw do wykluczenia z postępowania w okolicznościach, o których mowa w art. 24 ust. 1 ustawy Pzp Wykonawca powinien złożyć:

6.6. Oświadczenie o braku podstaw do wykluczenia Wykonawcy - **Załącznik 2** do SIWZ.

6.7. Aktualny odpis z właściwego rejestru, jeżeli odrębne przepisy wymagają wpisu do rejestru, w celu wykazania braku podstaw do wykluczenia w oparciu o art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, wystawiony nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert – będący załącznikiem do oferty, a w stosunku do osób fizycznych oświadczenie w zakresie art. 24 ust. 1 pkt 2 ustawy. (**Załącznik 3** do SIWZ).

6.8. Aktualną informację z Krajowego Rejestru Karnego w zakresie określonym w art. 24 ust. 1 pkt 4 - 8 ustawy, wystawioną nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert.

6.9. Aktualną informację z Krajowego Rejestru Karnego w zakresie określonym w art. 24 ust. 1 pkt 9 ustawy, wystawioną nie wcześniej niż 6 miesięcy przed upływem terminu składania ofert.

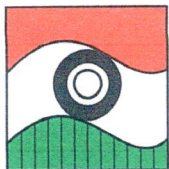
6.10. Aktualne zaświadczenie właściwego naczelnika urzędu skarbowego potwierdzające, że Wykonawca nie zalega z opłacaniem podatków lub zaświadczenie, że uzyskał przewidziane prawem zwolnienie, odroczenie lub rozłożenie na raty











MIĘDZYGMINNY ZWIĄZEK KOMUNIKACYJNY

z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju
istnieje od 1991 r.

44-335 Jastrzębie-Zdrój • ul. Przemysłowa 1 • tel./fax 32 476 34 74
sekretariat_mzk@wp.pl • www.mzkjastrzebie.com
NIP 633-14-01-664 • Regon P-271506643

Dot. postępowania Nr MZK/POK/3/2013

Jastrzębie-Zdrój, dnia 08.11.2013r.

INFORMACJA dot. postępowania Nr MZK/POK/3/2013

Międzygminny Związek Komunikacyjny w Jastrzębiu-Zdroju informuje, że unieważnia postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na świadczenie autobusowych usług przewozowych w systemie komunikacji miejskiej na liniach wchodzących w skład sieci komunikacyjnej obejmującej obszar miasta Jastrzębie-Zdrój i gmin ościennych.

Podstawa prawna: na podstawie art. 93 ust. 1 pkt 4 ustawy prawo zamówień publicznych z dnia 29 stycznia 2004r. (t.j. Dz. U. Nr 113, poz. 759 z dnia 08 czerwca 2010r. z p.zm.)

CZŁONEK ZARZĄDU
Dyrektor Biura Związku
Benedykt Lanuszy
mgr inż. Benedykt Lanuszy