

Έδρα: Πειραιάς.
Ταχ.δ/υση: Ακτή Μιαούλη-10, 185 38.
Γ.Ε.ΜΗ.: 44259307000.
Α.Φ.Μ.: 090010223.
Δ.Ο.Υ.: ΦΑΕ Πειραιά
Web site: www.olp.gr
E-mail: papakonstantinou@olp.gr
Πληροφορίες: Παπακωνσταντίνου Ελευθέριος
Τηλ.: 2104550190
Fax: 2104550187.

Πειραιάς, 28 Ιουνίου 2013.
Αρ. Πρωτ.:.....

ΘΕΜΑ: Διευκρινίσεις επί της διακήρυξης Νο 28/2013 για την προμήθεια αστικών λεωφορείων.

Σε απάντηση των ερωτημάτων που έχουν τεθεί από ενδιαφερόμενες εταιρείες επί της διακήρυξης του ως άνω διαγωνισμού, διευκρινίζουμε τα εξής:

ΕΡΩΤΗΣΗ 1.:

Σελίδα 34 (XII), ζητείται προαιρετικά κεντρικό σύστημα λίπανσης, με την προϋπόθεση, εάν αυτό προσφερθεί, να είναι ηλεκτρονικά ελεγχόμενο. Εάν προσφερθεί σύστημα λίπανσης με μηχανική λειτουργία, γίνεται δεκτό από την υπηρεσία σας και εάν ναι, τότε θα υπάρξει επιπλέον βαθμολόγηση στην αξιολόγηση?

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 1.:

Σε περίπτωση που προσφερθεί κεντρικό σύστημα λίπανσης με μηχανική λειτουργία, θα γίνει δεκτό και θα αξιολογηθεί αναλογικά, δηλαδή θα λάβει χαμηλότερη βαθμολογία από ένα ηλεκτρονικά ελεγχόμενο κεντρικό σύστημα λίπανσης.

ΕΡΩΤΗΣΗ 2.:

Σελίδα 35 (XVI), ζητείται η ενεργοποίηση του συστήματος επιγονάτισης να γίνεται χειροκίνητα (manual) με επιλογή του οδηγού. Εάν προσφερθεί σύστημα επιγονάτισης το οποίο μπορεί να λειτουργεί αυτόματα αλλά και χειροκίνητα, με επιλογή του οδηγού, γίνεται αποδεκτό και εάν ναι, τότε θα υπάρξει επιπλέον βαθμολόγηση στην αξιολόγηση?

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 2.:

Δεδομένης της χειροκίνητης λειτουργίας του συστήματος επιγονάτισης γίνεται αποδεκτή και η δυνατότητα αυτόματης λειτουργίας κατ' επιλογή. Η τελευταία θα αξιολογηθεί ως πρόσθετη λειτουργική ικανότητα επιπλέον.

ΕΡΩΤΗΣΗ 3.:

Σελίδα 34 (XIII), υπάρχει η απαίτηση για τουλάχιστον δεκατέσσερις (14) ορθοστάτες, καθώς επίσης στις οριζόντιες ράβδους στήριξης να προσαρμοστούν σταθερά μη συρόμενες πλαστικές

χειρολαβές, με εύκαμπτη και στερεή ανάρτηση, ίσες κατ'ελάχιστον με το μισό του αριθμού των ορθίων επιβατών.

A. Ο αριθμός των ορθοστατών εξαρτάται πάντα από τον αριθμό και τη διάταξη των καθισμάτων των επιβατών. Για παράδειγμα το νέο Citaro C2, με 29 καθίσματα επιβατών, έχει 12-13 ορθοστάτες. Για πιο λόγο λοιπόν θα πρέπει να είναι κατ'ελάχιστον 14? Πιστεύουμε ότι ο αριθμός των ορθοστατών θα πρέπει να είναι κατάλληλος για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού ενώ ταυτόχρονα να πληροί τις απαιτήσεις των τρεχουσών Κοινοτικών Οδηγιών περί Εγκρίσεων Τύπου. B. Επίσης, θα θέλαμε να σημειώσουμε, αναφορικά με την απαίτηση χειρολαβών, ότι οι οριζόντιες σωλήνες στο νέο Citaro C2 της Mercedes-Benz, έχουν σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να μην χρειάζονται καθόλου χειρολαβές στήριξης σε όλο το μήκος του λεωφορείου. Με αυτόν τον τρόπο μπορεί να εξυπηρετηθεί ανετότερα το επιβατικό κοινό και ένας μεγαλύτερος αριθμός επιβατών από αυτόν που απαιτείται στη διακήρυξη (συνημμένο αρχείο pdf με την ονομασία ορθοστάτες-χειρολαβές). Με αφορμή τα παραπάνω, παρακαλούμε όπως αποδεχθείτε τις παρατηρήσεις μας.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 3.:

Γίνονται δεκτές προσφορές οι οποίες καλύπτουν τα οριζόμενα στις τρέχουσες Κοινοτικές Οδηγίες ώστε τα λεωφορεία να διαθέτουν Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου τόσο για τον αριθμό ορθοστατών όσο και για την ύπαρξη και αριθμό των χειρολαβών στήριξης.

ΕΡΩΤΗΣΗ 4.:

Σελίδα 36 (II), υπάρχει η απαίτηση, τα κρύσταλλα των θυρών να είναι του ιδίου φιμέ χρώματος με τα πλευρικά παράθυρα του οχήματος και τον οπίσθιο ανεμοθώρακα.

Σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία για υαλόφρακτες επιφάνειες, καθώς και για λόγους ορατότητας και ασφαλείας, τα κρύσταλλα των θυρών δεν μπορούν να έχουν την ίδια φιμέ απόχρωση με τα υπόλοιπα κρύσταλλα του λεωφορείου, ιδιαιτέρως όταν αυτά είναι πολύ σκούρας φιμέ απόχρωσης (Venus 10). Πιο συγκεκριμένα για το κρύσταλλο της 1^{ης} θύρας (οδηγού), αυτό θα πρέπει να είναι υποχρεωτικά ανοιχτής απόχρωσης (green tinted window). Με αφορμή τα παραπάνω, παρακαλούμε όπως αποδεχθείτε τις παρατηρήσεις μας.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 4.:

Η παρατήρηση γίνεται αποδεκτή. Το κρύσταλλο της 1^{ης} θύρας (οδηγού), θα είναι υποχρεωτικά ανοιχτής απόχρωσης (green tinted window). Επίσης τα κρύσταλλα της 2^{ης} και 3^{ης} πόρτας των επιβατών θα είναι γκρι φιμέ (Grey – Tinted) σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία ECE R43.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5.:

Σελίδα 37 (VI), υπάρχει η απαίτηση τα παράθυρα πάνω από τους θόλους των τροχών να μην είναι ανοιγόμενα ή ανακλινόμενα. Παρακαλούμε να μας δοθεί διευκρίνιση γι' αυτήν την απαίτηση.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 5.:

Η απαίτηση παραμένει ως επιθυμητή, πλην όμως θα γίνονται δεκτές και προσφορές με ανοιγόμενα ή ανακλινόμενα παράθυρα πάνω από τους θόλους των τροχών, με την προϋπόθεση ότι τα προσφερόμενα λεωφορεία διαθέτουν Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6.:

Σελίδα 37 (VI), υπάρχει η απαίτηση τα πλευρικά παράθυρα και ο οπίσθιος ανεμοθώρακας, να φέρουν έγχρωμους υαλοπίνακες (φιμέ) υψηλής ποιότητας και κατάλληλου βαθμού διαπερατότητας. Παρακαλούμε να μας δοθεί διευκρίνιση γι' αυτήν την απαίτηση.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 6.:

Τα πλευρικά παράθυρα και ο οπίσθιος ανεμοθώρακας, να φέρουν έγχρωμους υαλοπίνακες (φιμέ) υψηλής ποιότητας και κατάλληλου βαθμού διαπερατότητας πολύ σκούρας φιμέ απόχρωσης (Venus 10) με εξαίρεση τα κρύσταλλα της 1^{ης} θύρας (οδηγού), η οποία θα είναι ανοιχτής απόχρωσης (green tinted window) καθώς και τα κρύσταλλα της 2^{ης} και 3^{ης} πόρτας των επιβατών τα οποία θα είναι γκρι φιμέ (Grey – Tinted) σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία ECE R43.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7.:

Σελίδα 38 (VI), υπάρχει απαίτηση για συγκεκριμένη θέση του σωλήνα απαγωγής των καυσαερίων. Το νέο Citaro C2, έχει την σωλήνα απαγωγής των καυσαερίων στο κάτω δεξί μέρος του λεωφορείου, χωρίς να επηρεάζει τα ελαστικά των τροχών καθώς και κάθε άλλο ελαστικό υλικό. Με αφορμή τα παραπάνω, παρακαλούμε όπως αποδεχθείτε την ύπαρξη του σωλήνα απαγωγής καυσαερίων και στην κάτω δεξιά πλευρά του λεωφορείου.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 7.:

Η ύπαρξη του σωλήνα απαγωγής καυσαερίων στην κάτω δεξιά πλευρά του λεωφορείου γίνεται αποδεκτή στην περίπτωση που το προσφερόμενο αστικό λεωφορείο είναι αντιρρυπαντικής τεχνολογίας Euro 6 και αφού πληροί την απαίτηση να μην επηρεάζει τα ελαστικά των τροχών καθώς και κάθε άλλο ελαστικό υλικό και διαθέτει Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 8.:

Σελίδα 43 (11.2.11 I), υπάρχει υποχρεωτική απαίτηση ότι μέσω υπερύθρων αισθητήρων να δίδεται φωτεινή και ακουστική ένδειξη κάθε εμποδίου, που θα εμφανίζεται κατά την οπισθοπορεία του οχήματος στον οδηγό. Ο ανωτέρω απαιτούμενος εξοπλισμός είναι εκ του περισσού, κατά τη γνώμη μας, τη στιγμή που στην σελίδα 48, παράγραφος VII της διακήρυξης απαιτείται κάμερα οπισθοπορείας, η εικόνα της οποίας θα απεικονίζεται σε μόνιτορ συγκεκριμένης ανάλυσης , στο χώρο του οδηγού. Με αφορμή τα ανωτέρω πιστεύουμε ότι μία από τις δύο απαιτήσεις θα πρέπει να παραμείνει.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 8.:

Για λόγους ασφαλείας του επιβατικού κοινού που διακινείται στα Terminal της Κρουαζιέρας και του Επιβατικού Λιμένα του ΟΛΠ Α.Ε. κρίνεται σκόπιμη η ύπαρξη και των δύο (2) συστημάτων για την πλήρη πληροφόρηση του οδηγού του αστικού λεωφορείου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 9.:

Σελίδα 45 (X), ζητείται αναφορικά με τον κλιματισμό των λεωφορείων, εγχειρίδια οδηγιών χρήσης και συντήρησης καθώς και εάν είναι δυνατόν εικονογραφημένος κατάλογος ανταλλακτικών. Παρακαλούμε να μας διευκρινίσετε αν τα θέλετε με την κατάθεση της προσφοράς ή ο ανάδοχος είναι υποχρεωμένος να τα προσκομίσει, κατά την παράδοση των λεωφορείων.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 9.:

Τα εγχειρίδια οδηγιών χρήσης και συντήρησης καθώς και στην περίπτωση που διατίθεται ο εικονογραφημένος κατάλογος ανταλλακτικών θα κατατεθούν με την προσφορά.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10.:

Σελίδα 48 (VII), ζητείται να τοποθετηθούν σε κατάλληλες θέσεις εξωτερικά του οχήματος, στις δύο τελευταίες θύρες, κάμερες κλπ. Πιστεύουμε ότι εκ παραδρομής έχει διατυπωθεί η λέξη εξωτερικά. Το σωστό πρέπει να είναι εσωτερικά. Παρακαλώ διευκρινίστε.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 10.:

Οι κάμερες που θα ελέγχουν τη διακίνηση ανόδου και καθόδου των επιβατών στις δύο τελευταίες θύρες θα είναι τοποθετημένες σε κατάλληλες θέσεις **εσωτερικά** του οχήματος.

ΕΡΩΤΗΣΗ 11.:

Σελίδα 48 (VIII, IX, X, XI, XII, XIII). Ο εξοπλισμός που απαιτείται στις ανωτέρω παραγράφους θα πρέπει να τοποθετείται στο εργοστάσιο παραγωγής λεωφορείων του κάθε προσφέροντος. Αυτό θα πρέπει να αποδεικνύεται από τον προσφέροντα είτε με υπεύθυνη δήλωση του με την κατάθεση της προσφοράς, είτε με επίδειξη της κάρτας εξοπλισμού του οχήματος (data card), κατά την παράδοση των λεωφορείων είτε και με τους δύο προαναφερθέντες τρόπους. Με τον τρόπο αποφεύγετε η εκ των υστέρων τοποθέτηση, αφενός από τρίτους, οι οποίοι καμία σχέση δεν έχουν με τους προσφέροντες και αφετέρου διασφαλίζεται η ποιότητα στο επίπεδο εξοπλισμού αλλά και στο επίπεδο εργασιών τοποθέτησής του στη γραμμή παραγωγής των προσφερομένων λεωφορείων.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 11.:

Η παρατήρηση γίνεται αποδεκτή και αφορά κάθε τεχνικό στοιχείο του εξοπλισμού του λεωφορείου και συμπληρώνει τα ζητούμενα στις παραγράφους 12.1.1., 12.1.2., 12.1.4.2. της διακήρυξης 28/2013.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12.:

Σελίδα 37 (11.2.4 VI), υπάρχει η απαίτηση τα παράθυρα να φέρουν εσωτερικά κουρτινάκια. Ζητούμε την εξαίρεση της παρούσας απαίτησης για τους παρακάτω λόγους:

Α. Η φιμέ απόχρωση των κρυστάλλων θα είναι η πιο σκούρα που υπάρχει (Venus 10), υψηλής ποιότητας.

Β. Ο τρόπος ανοίγματος των παραθύρων κάνει αντιεργονομικό τον εξοπλισμό του λεωφορείου με κουρτινάκια (θα σκιστούν από τον αέρα όταν τα παράθυρα είναι ανοικτά), τα οποία σημειωτέως χρησιμοποιούνται στα λεωφορεία τουριστικού τύπου όπου δεν υπάρχουν καθόλου ανοιγόμενα παράθυρα.

Γ. Δεν χρησιμοποιούνται πλέον στα αστικά λεωφορεία με μοντέρνο σχεδιασμό (κουρτινάκια ή κουρτίνες τύπου ρολό), διότι τυχόν ζημιές σε αυτά προκαλούν βλάβες στο σκελετό του λεωφορείου (σπασμένες βίδες ή βάσεις που τοποθετείται ο εν λόγω εξοπλισμός).

Με αφορμή τα ανωτέρω ζητούμε να εξαιρεθεί η ανωτέρω απαίτηση.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 12.:

Η παρατήρηση γίνεται αποδεκτή. Δεν είναι απαραίτητο να διαθέτουν κουρτινάκια τα παράθυρα των λεωφορείων.

ΕΡΩΤΗΣΗ 13.:

Σελίδα 27 (7.10). Ζητούμε η άσκηση του Δικαιώματος Προαίρεσης να μην υπερβαίνει το ένα έτος, λόγω του ότι στα τρία χρόνια που απαιτούνται υπάρχουν διαδοχικές εργοστασιακές αυξήσεις αλλά ταυτόχρονα και τροποποιήσεις στη στάνταρ εκτέλεση των λεωφορείων, όπου επιφέρουν απρόβλεπτη αύξηση της τιμής μονάδος, η οποία δεν είναι δυνατό να προϋπολογιστεί για βάθος χρόνου τριών ετών.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 13.:

Η παρατήρηση δεν γίνεται αποδεκτή. Ισχύουν τα οριζόμενα στην παρ. 7.10 της διακήρυξης 28/2013.

ΕΡΩΤΗΣΗ 14.:

Σελίδα 44 (V), ζητείται : Τα λεωφορεία θα φέρουν πλήρη κλιματιστική μονάδα κατάλληλη για αστικά οχήματα. Η κλιματιστική εγκατάσταση η οποία θα εγκατασταθεί στα λεωφορεία, θα πρέπει να έχει ψυκτική ισχύ τουλάχιστον 32KW και να διατηρεί σταθερή θερμοκρασία τουλάχιστον 25° C στο εσωτερικό του λεωφορείου κατά τους θερινούς μήνες. Σε ακραίες περιπτώσεις, δηλ. για εξωτερικές θερμοκρασίες άνω των 38° C, θα πρέπει η διαφορά θερμοκρασίας μεταξύ εξωτερικής και εσωτερικής λεωφορείου να είναι τουλάχιστον $\Delta t = 12^{\circ}\text{C}$. Ταυτόχρονα στη σελίδα 30 (11.1.), υπάρχει η εξής απαίτηση: Τα αστικά λεωφορεία θα είναι ικανά για εργασία σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες και σε θερμοκρασία περιβάλλοντος από -20°C μέχρι +65°C σταθμευμένα σε ακάλυπτο χώρο και για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 48 ωρών και κοντά σε παραθαλάσσιες περιοχές. Από τον συνδυασμό των δύο ανωτέρω απαιτήσεων και λαμβάνοντας υπόψη τη μεγάλη χρονική διάρκεια (48 ώρες) παραμονής του λεωφορείου σε ανοιχτό χώρο σε αρκετά υψηλές θερμοκρασίες, κατά τους θερινούς μήνες, τότε η απαιτούμενη ισχύς των 32KW της κλιματιστικής μονάδας δεν είναι αρκετή για να διατηρήσει σταθερή θερμοκρασία, τουλάχιστον 25°C, στο εσωτερικό του λεωφορείου σε σύντομο χρονικό διάστημα. Παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε:

A. Αν η απαίτηση για 32KW απόδοση κλιματιστικής μονάδας αφορά αποκλειστικά και μόνο στη φάση κατά την οποία τα λεωφορεία βρίσκονται σε κανονική λειτουργία, όπως αυτή περιγράφεται στην σελίδα 44 (V).

B. Αν κατά τον συνδυασμό των ανωτέρω δύο (2) απαιτήσεων (είτε σε φάση μακρόχρονης στάσης (48 ώρες), είτε κατά τη διάρκεια κανονικής λειτουργίας), θα πρέπει η θερμοκρασία των 25°C να επιτευχθεί σε συγκεκριμένο χρόνο.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 14.:

Σύμφωνα με την παρ. 11.2.14.V σε ακραίες περιπτώσεις, δηλ. για εξωτερικές θερμοκρασίες άνω των 38°C, θα πρέπει η διαφορά θερμοκρασίας μεταξύ εξωτερικής και εσωτερικής λεωφορείου να είναι τουλάχιστον $\Delta t = 12^{\circ}\text{C}$. Εξυπακούεται ότι αυτή η διαφορά θερμοκρασίας θα πρέπει να επιτυγχάνεται σε σύντομο χρονικό διάστημα το οποίο να αναφέρεται στην τεχνική προσφορά. Επίσης διευκρινίζεται ότι τεχνική προσφορά με ισχύ κλιματιστικής μονάδας μεγαλύτερης των 32kW θα βαθμολογηθεί επιπλέον ως πρόσθετη λειτουργική ικανότητα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 15.:

Σελίδα 37 (VI), ζητείται: Τα παράθυρα πάνω από τους θόλους των τροχών δε θα είναι ανοιγόμενα ή ανακλινόμενα. Η παραπάνω απαίτηση έρχεται σε αντίθεση με την Κοινοτική Οδηγία R-66 περί κύλισης του αμαξώματος η οποία δε θέτει περιορισμό αναφορικά με τις ανοιγόμενες γυάλινες επιφάνειες στους τροχούς του οχήματος. Το αν υπάρχουν ή όχι ανοιγόμενα παράθυρα στα συγκεκριμένα τελάρα τζαμιών πάνω από τους τροχούς δεν έχει να κάνει σε καμία απολύτως περίπτωση με την δομική ή στρεπτική ακαμψία του αμαξώματος. Αντιθέτως, ο μεγαλύτερος αριθμός ανοιγομένων τζαμιών στο λεωφορείο βοηθά στην καλύτερη ροή του αέρα στο εσωτερικό και κατά συνέπεια στο μικρότερο χρονικό διάστημα πτώσης της θερμοκρασίας στο εσωτερικό του οχήματος, κατά τους θερινούς μήνες του έτους όταν αυτό είναι ακινητοποιημένο.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 15.:

Η απαίτηση παραμένει ως επιθυμητή, πλην όμως θα γίνονται δεκτές και προσφορές με ανοιγόμενα ή ανακλινόμενα παράθυρα πάνω από τους θόλους των τροχών, με την προϋπόθεση ότι τα προσφερόμενα λεωφορεία διαθέτουν Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 16.:

Σελίδα 36 (II και IV), ζητείται αντίστοιχα :II. Οι πόρτες θα έχουν κρύσταλλα ασφαλείας τύπου SECURIT πάχους 5mm. Όλα τα κρύσταλλα θα είναι της ίδιας διάστασης. Τα κρύσταλλα των

θυρών θα είναι του ιδίου φιμέ χρώματος με τα πλευρικά παράθυρα του οχήματος και τον οπίσθιο ανεμοθώρακα. Η παραπάνω απαίτηση έρχεται σε αντίθεση με την Κοινοτική Οδηγία ECE R43, περί κρυστάλλων. Σύμφωνα με την εν λόγω Οδηγία, όλες οι γυάλινες επιφάνειες στο άμεσο οπτικό πεδίο του οδηγού πρέπει να έχουν βαθμό οπτικής διαπερατότητας – διαφάνειας 70%. Αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο το κρύσταλλο στην πρώτη πόρτα (πόρτα οδηγού) δεν μπορεί να είναι φιμέ. Επίσης για οπτικούς λόγους τα κρύσταλλα της 2^{ης} και 3^{ης} πόρτας των επιβατών δε μπορεί να είναι εντελώς φιμέ (Black tinted, VENUS 10) αλλά γκρι φιμέ (Grey – Tinted).

Αναφορικά με το πάχος των κρυστάλλων των πορτών, αλλά και των υπολοίπων κρυστάλλων του λεωφορείου, η Κοινοτική Οδηγία ECE R43 δε θέτει απολύτως κανένα περιορισμό σχετικά με το πάχος αυτών. Ομοίως, δεν τίθεται τέτοιος περιορισμός και από την Κοινοτική Οδηγία περί κύλισης του αμαξώματος R66. Τα κρύσταλλα των πορτών της MB έχουν πάχος 3,85mm και υπερκαλύπτουν τις απαιτήσεις των προαναφερομένων Κοινοτικών Οδηγιών.

Για τους ανωτέρω λόγους θεωρούμε ότι η απαίτηση για συγκεκριμένο πάχος κρυστάλλων των πορτών καθώς και των υπολοίπων κρυστάλλων του λεωφορείου, θα πρέπει να διαγραφεί και να απαιτηθεί από όλους τους συμμετέχοντες πλήρης εναρμόνιση με τις ως άνω αναφερόμενες Κοινοτικές Οδηγίες οι οποίες θα πρέπει να καταγράφονται και στην Κοινοτική Έγκριση Τύπου του κάθε κατασκευαστή .

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 16.:

Στην τεχνική αξιολόγηση θα ληφθεί υπόψη η τήρηση της Κοινοτικής Οδηγίας ECE R43 ή άλλη νεώτερη αυτής ώστε τα λεωφορεία να λαμβάνουν Ευρωπαϊκή Έγκριση Τύπου τόσο για το πάχος των κρυστάλλων όσο και για το βαθμό οπτικής διαπερατότητας αυτών.

ΕΡΩΤΗΣΗ 17.:

Στο άρθρο 15, παράγραφος 5.1 τρόπος πληρωμής της ανωτέρω διακήρυξης, η πληρωμή του τιμήματος της προμήθειας συσχετίζεται με την οριστική παραλαβή των αστικών λεωφορείων. Παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε πότε και με ποιους όρους συντελείται η οριστική παραλαβή καθώς δεν υπάρχει ιδιαίτερη μνεία μέσα στο τεύχος της διακήρυξης.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 17.:

Η προσωρινή παραλαβή συντελείται με την παράδοση των αστικών λεωφορείων έτοιμων προς λειτουργία. Η οριστική παραλαβή θα πραγματοποιηθεί τρεις (3) μήνες μετά την προσωρινή παραλαβή των αστικών λεωφορείων.

ΕΡΩΤΗΣΗ 18.:

Στην παράγραφο 11.2.13 Αμάξωμα – Πλαίσιο, Ανάρτηση, υποπαράγραφο XV αναφέρεται ότι «*τα λεωφορεία θα διαθέτουν άξονα στον εμπρόσθιο άξονα με αντιστρεπτική ράβδο και αερόσουστες*». Αντίστοιχα στον πίνακα Τεχνικών Χαρακτηριστικών (ερωτηματολόγιο) στην παρ. 3.14 σελ. 63 ζητείται «*μπροστινός άξονας άκαμπτος με αντιστρεπτική ράβδο και αερόσουστες*». Η εταιρεία μας διαθέτει λεωφορείο με ανεξάρτητη ανάρτηση στον εμπρόσθιο άξονα με αντιστρεπτική ράβδο και αερόσουστα η οποία υπερτερεί μεν τεχνολογικά αλλά αποκλίνει δε από την απαίτηση της Υπηρεσίας. Παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε ή τροποποιήσετε ανάλογα τη σχετική απαίτηση ώστε να γίνονται αποδεκτά οχήματα με ανεξάρτητη ανάρτηση στον εμπρόσθιο άξονα και όχι μόνο με άκαμπτο εμπρόσθιο άξονα.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 18.:

Στον διαγωνισμό θα γίνονται δεκτές τόσο προσφορές με άκαμπτο άξονα όσο και με ανεξάρτητη ανάρτηση στον εμπρόσθιο άξονα εφόσον συνδυάζονται με αντιστρεπτική ράβδο και αερόσουστες. Επιπρόσθετα στην περίπτωση που το προσφερόμενο λεωφορείο είναι εφοδιασμένο

με ανεξάρτητη ανάρτηση στον εμπρόσθιο άξονα θα αξιολογηθεί επιπλέον ως πρόσθετη λειτουργική ικανότητα.

ΕΡΩΤΗΣΗ 19.:

Στην παράγραφο 11.2.4 θύρες, παράθυρα, υποπαράγραφο VI ζητείται όπως *«τα παράθυρα θα έχουν εσωτερικά κουρτινάκια. Τα τελευταία θα είναι τοποθετημένα στο εργοστάσιο και θα είναι από δυσανάφλεκτο ύφασμα το οποίο δεν θα ξεφάβει εύκολα από τις ακτίνες.»* Ομοίως στον πίνακα Τεχνικών Χαρακτηριστικών παρ. 4.15 ζητούνται κουρτινάκια παραθύρων με απαίτηση *«δυσανάφλεκτα και να μην ξεθωριάζουν εύκολα»*. Επειδή στα αστικά λεωφορεία δεν είθισται και δεν συνίσταται η χρήση κουρτινακίων στα πλευρικά παράθυρα για προστασία από την ηλιακή ακτινοβολία επειδή ακριβώς ξεθωριάζουν ευκολότερα, έχουν μειωμένη διάρκεια ζωής κλπ είναι προτιμότερη η τοποθέτηση αντηλιακών σκιαδίων αυτόματης επαναφοράς (τύπου roll – top curtains) τα οποία είναι ανθεκτικότερα, από δυσανάφλεκτο υλικό, δεν ξεθωριάζουν, ρυθμίζονται σε διάφορες θέσεις κι εν γένει πλεονεκτούν σε σχέση με τα κλασσικά κουρτινάκια. Παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε εάν αντί των κουρτινών γίνονται αποδεκτά τα αντηλιακά σκιαδία αυτόματης επαναφοράς (roll – top curtains).

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 19.:

Ισχύει η απάντηση 12.

ΕΡΩΤΗΣΗ 20.:

Στην παράγραφο 11.2.3 Αμάξωμα – Πλαίσιο, Ανάρτηση, υποπαράγραφο II αναφέρεται ότι *«το πλαίσιο θα είναι τελείως κλειστού τύπου, θα πληροί τις προδιαγραφές ασφαλείας ECE R66 – 8.1 (σχετικά με την ακαμψία της υπερκατασκευής και την έγκριση του λεωφορείου αναφορικά με την ασφάλεια που παρέχει σε πιθανή ανατροπή) ή νεώτερης αυτής.»* Ομοίως και στον πίνακα Τεχνικών Χαρακτηριστικών παρ. 3.1. επαναλαμβάνεται η σχετική απαίτηση. Επειδή τα αστικού τύπου λεωφορεία δεν είναι υποχρεωτικό να πληρούν την οδηγία ECE R66 – 8.1 ή νεώτερη αυτής προκειμένου να λάβουν έγκριση τύπου για την κυκλοφορία τους σε χώρες τις Ε.Ε., ζητούμε όπως τροποποιηθεί, άλλως απαλειφθεί η σχετική απαίτηση έτσι ώστε να μην αποτελεί κριτήριο αξιολόγησης η ανωτέρω οδηγία. Αντιθέτως να ζητείται υποχρεωτικά η συμμόρφωση με τον Ευρωπαϊκό κανονισμό R107 που αφορά σε λεωφορεία κατηγορίας III κλάσης 1 (αστικού τύπου) όπως τα προσφερόμενα, καθότι τούτο είναι το ορθό. Υπενθυμίζουμε ότι η συμμόρφωση προς την οδηγία R66 είναι υποχρεωτική μόνο για λεωφορεία κλάσης 2 (υπεραστικά) και κλάσης 3 (τουριστικά).

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 20.:

Η απαίτηση της παρ. 11.2.3.II για λόγους ασφαλείας σε πιθανή ανατροπή παραμένει και ισχύει ως έχει.

Αναφορικά με την συμμόρφωση των αστικών λεωφορείων με τον Ευρωπαϊκό κανονισμό R107 **“Concerning the adoption of uniform technical prescriptions for wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles and the conditions for reciprocal recognition of approvals granted on the basis of these prescriptions”** η τελευταία θα αξιολογηθεί επιπλέον στην ΟΜΑΔΑ 1 –Τεχνικών Προδιαγραφών & Ποιότητας, κατηγορία α1.

ΕΡΩΤΗΣΗ 21.:

Στην σελ. 3 της διακήρυξης και στο άρθρο 3 Προσφορές – Χρόνος ισχύος – αντιπροσφορές – προσφερόμενη τιμή, παράγραφος 3.3 ζητείται όπως *«όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τη διενέργεια του Διαγωνισμού και τη συμμετοχή σε αυτόν συντάσσονται στην Ελληνική γλώσσα. Επιτρέπεται η υποβολή μόνο των τεχνικών στοιχείων (prospectus) της προσφοράς στην Αγγλική*

γλώσσα». Παρακαλούμε όπως μας διευκρινίσετε εάν πέραν των τεχνικών φυλλαδίων του οχήματος και του εξοπλισμού (πχ A/C, πληροφοριακές πινακίδες, καθίσματα κλπ) τα οποία θα υποβληθούν στην Αγγλική είναι δυνατή η υποβολή πιστοποιητικών δοκιμών και εγκρίσεων τύπου (π.χ. κινητήρα, κατανάλωσης καυσίμου, δομής αμαξώματος κλπ) και σε άλλη γλώσσα χώρας μέλους της ΕΕ (γαλλική, ιταλική, γερμανική, κλπ). Επισημαίνουμε ότι στην τεχνική προδιαγραφή ζητείται ένας πολύ μεγάλος όγκος τεχνικών δεδομένων (πιστοποιητικών, δοκιμών μετρήσεων, εγκρίσεων τύπου, κλπ) ο οποίος πέραν του σημαντικού κόστους μεταφράσεων στην Αγγλική ή Ελληνική απαιτείται και μεγάλος χρόνος για τη μετάφραση του με κίνδυνο να μην επαρκεί ο διαθέσιμος χρόνος μέχρι την ημερομηνία διενέργειας του διαγωνισμού. Πιστεύουμε ότι θα ήταν σκόπιμο να γίνουν αποδεκτά πιστοποιητικά, φύλλα δοκιμών και ελέγχων, εγκρίσεων τύπου υποσυστημάτων του προσφερόμενου λεωφορείου και σε άλλη γλώσσα πέραν της Αγγλικής καθιστώντας υποχρεωτική μόνο την υποβολή τεχνικών φυλλαδίων (prospectus) για το λεωφορείο και τον επιμέρους εξοπλισμό του στην Αγγλική γλώσσα, ώστε να εξασφαλιστεί η ευρύτερη δυνατή συμμετοχή στο διαγωνισμό.

ΑΠΑΝΤΗΣΗ 21.:

Ισχύουν όσα αναφέρονται στην παρ. 3.3 της διακήρυξης δηλαδή όλα τα έγγραφα που απαιτούνται για τη διενέργεια του Διαγωνισμού και τη συμμετοχή σε αυτόν συντάσσονται στην Ελληνική γλώσσα. Επιτρέπεται η υποβολή μόνο των τεχνικών στοιχείων (prospectus) της προσφοράς στην Αγγλική γλώσσα.

Ο Διευθυντής Προμηθειών

Γ. ΚΑΡΑΚΟΣ