

DOCUMENTO RESPUESTA A OBSERVACIONES A PRE PLIEGOS No. 9

LICITACION PUBLICA No. TC-LPN-002-2013

CUYO OBJETO ES SELECCIONAR LAS PROPUESTAS MÁS FAVORABLES PARA LA ADJUDICACIÓN DE TRES (3) CONTRATOS DE CONCESIÓN CUYO OBJETO SERÁ LA OPERACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE MASIVO DE CARTAGENA DE INDIAS-TRANSCARIBE

EL PRESENTE DOCUMENTO SE ELABORA A FIN DE DAR RESPUESTA A LAS OBSERVACIONES QUE SE HAN PRESENTADO EN LA FECHA ULTIMA DE RECIBO DE OBSERVACIONES (6 de junio de 2013) Y DESPUES DE SU VENCIMIENTO, SOBRE ASPECTOS TECNICOS.

INTRODUCCION

El numeral 1° del artículo 25 de la Ley 80 de 1993 dispone que en los pliegos de condiciones para la escogencia de contratistas, se cumplirán y establecerán los procedimientos y etapas estrictamente necesarios para asegurar la selección objetiva de la propuesta más favorable, y para ello se señalaran términos preclusivos y perentorios para las diferentes etapas de selección y las autoridades darán impulso oficioso a las actuaciones.

Sobre el particular el Consejo de Estado, sección tercera, en sentencia del 20 de octubre de 2005, expediente 14.579, señaló que "... artículo 25 de la ley 80 enseña que los términos de las diferentes etapas de selección son preclusivos y perentorios. Transcurrido el tiempo indicado en los pliegos o en la ley para realizar determinada actividad sin que esta se hubiere cumplido, se habrá perdido la oportunidad para efectuarla, por cuanto el termino una vez vencido no puede revivirse".

La entidad al momento de publicar los estudios y documentos previos, el aviso de convocatoria y el proyecto de pliego de condiciones y sus anexos, señaló en el numeral 2.1 del proyecto de pliego de condiciones el cronograma del proceso de contratación, señalando claramente la fecha límite de recibo de observaciones a pre pliegos.

TRANSCARIBE, en atención a las solicitudes elevadas por los interesados en el proceso de contratación, modifico el cronograma del proceso mediante cinco (5) adendas a pre pliegos; en este último documento se estableció como fecha límite de recibo de observaciones a pre pliegos el día 6 de junio del año que discurre, justificado en que la cantidad y complejidad de las observaciones recibidas hacía imposible que a la fecha prevista en el cronograma, esto es, el 14 de junio del año que discurre, podían publicarse la totalidad de las respuestas, y hacerse las modificaciones y ajustes a los documentos del proceso de contratación (pliegos, apéndices).

A continuación se relacionan unas observaciones recibidas después del 6 de junio:

- 11 DE JUNIO. EMILIO MANZANO. KENWORT DE LA MONTAÑA
- 13 DE JUNIO. ALEXANDRE SELSKI. VOLVO GROUP COLOMBIA

De todo lo anterior es obligatorio colegir que a la fecha de presentación de sus solicitudes, el término para presentar consultas, preguntas e inquietudes había vencido, conforme a lo establecido en el cronograma del proceso de selección.

Ahora bien, algunas de las observaciones presentadas en dichos documentos fueron objeto de respuesta a través de los documentos de respuesta a observaciones publicados en la página web de la empresa y en el SECOP y en las reuniones informativas celebradas por la entidad; hay otras sobre las cuales no se han elevado solicitudes entonces a continuación procederemos a dar respuesta, con el propósito de lograr la comprensión integral de los documentos que hacen parte del proceso de contratación, y con ello provocar la presentación de ofertas que respondan a las necesidades de la entidad.

- **OBSERVACION PRESENTADA POR WILMER CLAVIJO en representación de MARCOPOLO mediante correo electrónico el 4 de junio de 2013 a las 7:55 a.m.**

OBSERVACION 315.

1.5.2 MOTOR

c. Las posiciones aceptables del motor son: trasero o central entre ejes bajo la plataforma de pasajeros, teniendo en cuenta que toda posición debe garantizar un espacio para colocar un sistema de acondicionamiento de aire que funcione correctamente.

SUGERENCIA A MODIFICACIÓN:

Las posiciones aceptables del motor son: trasero, central entre ejes y delantero, bajo la plataforma de pasajeros, teniendo en cuenta que toda posición debe garantizar un espacio para colocar un sistema de acondicionamiento de aire que funcione correctamente.

ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Es importante destacar que la ubicación del motor no influye en la caracterización del vehículo, siempre y cuando se garantice el cumplimiento normativo exigido en la NTC 4901-1.

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 316.

1.5.4 Sección Articulada

3. La diferencia de nivel entre el piso y las partes rígidas y el de la base pivotante en el lugar de la junta no debe exceder de:

- 20 mm, cuando todas las ruedas estén en el mismo plano.
- 30 mm, cuando las ruedas del eje adyacente a la sección articulada reposen en una superficie 150 mm más alta que aquellas sobre las que reposan las ruedas de los demás ejes.

SUGERENCIA A MODIFICACIÓN:

3. La diferencia de nivel entre el piso y las partes rígidas y el de la base pivotante en el lugar de la junta no debe exceder de:

- 30 mm, cuando todas las ruedas estén en el mismo plano.
- 30 mm, cuando las ruedas del eje adyacente a la sección articulada reposen en una superficie 150 mm más alta que aquellas sobre las que reposan las ruedas de los demás ejes.

ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

La altura por diseño del conjunto de empaques destinado a la articulación de la quinta rueda, presenta una altura estándar de 25mm, esto es con el fin de genera la suficiente cobertura en el momento de articular, sin afectar la rigidez y la vida útil de los elementos, debido a que estos objetos son sometidos a desgaste abrasivo por el flujo de pasajeros y la misma rotación y articulación de la quinta rueda.

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 317.

Numerales a modificación (Equipos y circuitos eléctricos):

1.5.8.7 Equipos y Circuitos Eléctricos y Electrónicos

a. Todos los cables deben estar bien aislados y estos y los aparatos eléctricos deben resistir las condiciones de temperatura y de humedad a las que están expuestos. En el compartimiento del motor se prestara atención a su resistencia a la temperatura ambiente, a los vapores y al aceite. Y en ningún caso podrán ubicarse dentro de la cabina de pasajeros.

2.2.7.7 Equipos y Circuitos Eléctricos y Electrónicos

a. Todos los cables deben estar bien aislados y estos y los aparatos eléctricos deben resistir las condiciones de temperatura y de humedad a las que están expuestos. En el compartimiento del motor se prestara atención a su resistencia a la temperatura ambiente, a los vapores y al aceite. Y en ningún caso podrán ubicarse dentro de la cabina de pasajeros.

3.2.8.6 Circuitos Eléctricos

a. Todos los cables deben estar bien aislados y estos y los aparatos eléctricos deben resistir las condiciones de temperatura y de humedad a las que están expuestos. En el compartimiento del motor se prestara atención a su resistencia a la temperatura ambiente, a los vapores y al aceite. Y en ningún caso podrán ubicarse dentro de la cabina de pasajeros.

- SUGERENCIA A MODIFICACIÓN:

a. Todos los cables deben estar bien aislados y estos y los aparatos eléctricos deben resistir las condiciones de temperatura y de humedad a las que están expuestos. En el compartimiento del motor se prestara atención a su resistencia a la temperatura ambiente, a los vapores y al aceite. No podrán quedar expuestos a la manipulación de los usuarios, de tal modo que deben contar con los medios que garanticen su protección.

- ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Es importante permitir la disposición de algunos elementos eléctricos dentro de la carrocería, tales como la central eléctrica en donde se ubicaran los dispositivos de control de las unidades lógicas y demás sistema que se requieran para el control y supervisión de las flotas, claro está que se garantice la protección adecuada contra la manipulación de los usuarios.

Respuesta: Se acepta su solicitud, se procederá a realizar el ajuste necesario.

OBSERVACION 318.

Numerales a modificación (información planos eléctricos):

1.5.8.7 Equipos y Circuitos Eléctricos y Electrónicos

e. El Concesionario deberá suministrar a TRANSCARIBE S.A. el plano eléctrico impreso en formato electrónico (pdf y/o dwg). Así como el manual eléctrico del autobús por cada marca y tipología.

2.2.7.7 Equipos y Circuitos Eléctricos y Electrónicos

e. El Concesionario deberá suministrar a TRANSCARIBE S.A. el plano eléctrico impreso en formato electrónico (pdf y/o dwg). Así como el manual eléctrico del Autobús por cada marca y tipología.

3.2.8.6 Circuitos Eléctricos

f. El Concesionario deberá suministrar a TRANSCARIBE S.A. el plano eléctrico impreso en formato electrónico (pdf o dwg). Así como el manual eléctrico del Autobús por cada marca y tipología.

- SUGERENCIA A MODIFICACIÓN:

e. El Concesionario deberá suministrar a TRANSCARIBE S.A. el plano eléctrico impreso en formato electrónico (pdf). Así como el manual eléctrico del autobús por cada marca y tipología.

f. El Concesionario deberá suministrar a TRANSCARIBE S.A. el plano eléctrico impreso en formato electrónico (pdf). Así como el manual eléctrico del autobús por cada marca y tipología.

- ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

La presentación en formato dwg vulnera la preservación de la propiedad intelectual en cuanto a los diseños entregados.

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 319.

1.5.9.2 Dimensiones y Peso de la Carrocería.

d. Los autobuses articulados no deben sobrepasar las dimensiones establecidas en las siguientes tablas: (medidas en milímetros).

Medidas internas del autobús (determinadas en milímetros).

DIMENSIONES	MÍNIMA	MÁXIMA
Altura entre peldaños para puertas de emergencia	De acuerdo al numeral 5.8.6 de la Norma NTC 5206/2003 o numeral de la norma a la que la reemplace o sustituya	
Altura interna libre	2100	-----
Altura de Visibilidad Superior	1750	-----
Altura de Visibilidad Inferior	650	1000
Altura libre de las puertas de servicio	1900	
Altura libre de las puertas de emergencia	1800	
Ancho libre de las puertas de emergencia	550	
Ancho libre de las puertas de servicio	1100	

Tabla 5: Dimensiones Internas de la Carrocería para Autobuses Articulados

2.2.8.2 Dimensiones y Peso de la Carrocería.

d. Los Autobuses Padrones no deben sobrepasar las dimensiones establecidas en las siguientes tablas: (medidas en milímetros).

1. Medidas internas del Autobús (determinadas en milímetros).

DIMENSIONES	MÍNIMA	MÁXIMA
Altura entre peldaños para puertas de servicio y emergencia.	De acuerdo al numeral 5.8.6 de la Norma NTC 5206/2003 o numeral de la norma o la que la reemplace o sustituya	
Altura interna libre	2100	-----
Altura de Visibilidad Superior	1750	-----
Altura del Visibilidad Inferior	650	1000
Altura libre de las puertas de servicio	1900	
Altura libre de las puertas de emergencia	1800	
Ancho libre de las puertas de emergencia	550	
Ancho libre de las puertas de servicio	1100	

Tabla 5: Dimensiones Internas de la Carrocería para Autobuses Padrones

• SUGERENCIA A MODIFICACIÓN:

1.5.9.2 Dimensiones y Peso de la Carrocería.

d. Los autobuses articulados no deben sobrepasar las dimensiones establecidas en las siguientes tablas: (medidas en milímetros).

Mediadas internas del autobús (determinadas en milímetros)

DIMENSIONES	MINIMA	MAXIMA
Altura entre peldaños para puertas de emergencia	De acuerdo al numeral 5,8,6 de la NTC 5206/2009 o el numeral de la norma o la que la reemplace o sustituya.	
Altura interna libre	2100	
Altura de visibilidad superior	1750	
Altura de visibilidad inferior	650	1000
altura visibilidad inferior sobre cofre motor	500	
altura visibilidad inferior sobre pasaruedas	500	
Alturas libre de las puertas de servicio	1900	
Altura libre de las puerta de emergencia	1800	
Ancho libre de las puertas de emergencia	550	
Ancho libre de las puertas de servicio	1100	
Ancho ultima puerta de servicio con vehículo motor trasero	1000	

Tabla 5: Dimensiones interna de la carrocería para autobuses articulados

Respuesta: No se acepta su solicitud los vehículos deberán cumplir con los establecido en el apéndice 2 de especificaciones técnicas.

OBSERVACION 320.

2.2.8.2 Dimensiones y Peso de la Carrocería.

d. Los Autobuses Padrones no deben sobrepasar las dimensiones establecidas en las siguientes tablas: (medidas en milímetros).

Mediadas internas del autobús (determinadas en milímetros)

DIMENSIONES	MINIMA	MAXIMA
Altura entre peldaños para puertas de emergencia	De acuerdo al numeral 5,8,6 de la NTC 5206/2009 o el numeral de la norma o la que la reemplace o sustituya.	
Altura interna libre	2100	
Altura de visibilidad superior	1750	
Altura de visibilidad inferior	650	1000
altura visibilidad inferior sobre cofre motor	500	
altura visibilidad inferior sobre pasaruedas	500	
Alturas libre de las puertas de servicio	1900	
Altura libre de las puerta de emergencia	1800	
Ancho libre de las puertas de emergencia	550	
Ancho libre de las puertas de servicio	1100	
Ancho ultima puerta de servicio con vehículo motor trasero	1000	

Tabla 5: Dimensiones interna de la carrocería para autobuses Padrones

• ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Es importante presentar las notas anteriormente expuestas, para garantizar la protección a los pasajeros y la viabilidad de los vehículos de motor trasero. Estas anotaciones se encuentran estipuladas en la NTC 4901-1 numerales: 4.1.10.1.4 y 4.1.11.1.1

Respuesta: No se acepta su solicitud los vehículos deberán cumplir con los establecido en el apéndice 2 de especificaciones técnicas.

OBSERVACION 321.

Numerales a modificación (información planos vehículos):

- 1.5.10.2 El Concesionario deberá entregar a TRANSCARIBE S.A. en formato digital e impreso (Autocad 2005 o compatible), para su aprobación, el diseño y la distribución interna de la carrocería de cada tipología de autobús que vinculará al Sistema TRANSCARIBE antes de iniciar el proceso de fabricación de la carrocería.

2.2.8.3.2 El Concesionario deberá entregar a TRANSCARIBE S.A. en formato digital e impreso (Autocad 2005 o compatible), para su aprobación, el diseño y la

distribución interna de la carrocería de cada tipología de Autobús que vinculara al Sistema TRANSCARIBE antes de iniciar el proceso de fabricación de la carrocería.

- SUGERENCIA A MODIFICACIÓN:

1.5.10.2 El Concesionario deberá entregar a TRANSCARIBE S.A. en formato digital e impreso (pdf), para su aprobación, el diseño y la distribución interna de la carrocería de cada tipología de autobús que vinculará al Sistema TRANSCARIBE antes de iniciar el proceso de fabricación de la carrocería.

2.2.8.3.2 El Concesionario deberá entregar a TRANSCARIBE S.A. en formato digital e impreso (pdf), para su aprobación, el diseño y la distribución interna de la carrocería de cada tipología de autobús que vinculará al Sistema TRANSCARIBE antes de iniciar el proceso de fabricación de la carrocería.

ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

La presentación en formato dwg vulnera la preservación de la propiedad intelectual en cuanto a los diseños entregados.

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 322.

Numerales a modificación (luces exteriores)

Numerales a modificación (Luces exteriores):

1.5.12.1 Exterior

b. Las luces de frenado deben tener una dimensión mínima en la cual pueda inscribirse un círculo de 150 mm de diámetro y deben llevar un tercer stop ubicado en la parte central superior de la carrocería de las mismas dimensiones del anterior, visible a 100 metros de distancia en cualquier condición climática. Las luces traseras de frenado, posición, marcha atrás y direccionales deben cumplir las normas europeas de los Reglamentos Europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.

2.2.8.5.1 Exterior

h. Las luces de frenado deben tener una dimensión mínima en la cual pueda inscribirse un círculo de 150 mm de diámetro y deben llevar un tercer stop ubicado en la parte central superior de la carrocería de las mismas dimensiones del anterior, visible a 100 metros de distancia en cualquier condición climática. Las luces traseras de frenado, posición, marcha atrás y direccionales deben cumplir las

normas europeas de los Reglamentos Europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.

3.2.11.1 Exterior

h. Las luces de frenado deben tener una dimensión mínima en la cual pueda inscribirse un círculo de 150 mm de diámetro y deben llevar un tercer stop ubicado en la parte central superior de la carrocería de las mismas dimensiones del anterior, visible a 100 metros de distancia en cualquier condición climática. Las luces traseras de frenado, posición, marcha atrás y direccionales deben cumplir las normas europeas de los Reglamentos Europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.

• SUGERENCIA A MODIFICACIÓN:

b. Las luces de frenado deben tener dimensiones y características tales que sean visibles a 100 metros de distancia en cualquier condición climática. El vehículo debe llevar un tercer stop ubicado en la parte central superior de la carrocería. Las luces traseras de frenado, posición, marcha atrás y direccionales deben cumplir las normas europeas de los Reglamentos Europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.

h. Las luces de frenado deben tener dimensiones y características tales que sean visibles a 100 metros de distancia en cualquier condición climática. El vehículo debe llevar un tercer stop ubicado en la parte central superior de la carrocería. Las luces traseras de frenado, posición, marcha atrás y direccionales deben cumplir las normas europeas de los Reglamentos Europeos No. 6, 7 y 23 en lo referente al nivel de luminosidad.

• ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

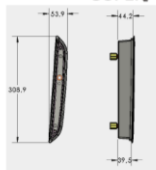
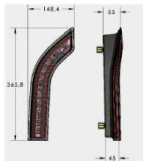
Las nuevas tendencias en diseño vehicular, plantean nuevas formas y geometrías, que generan una agradable apariencia, sin dejar al lado el cumplimiento normativo, esto se evidencia en el sistema de iluminación exterior, en donde los diseños de hace 15 años, de iluminación trasera con formas redondas, se reemplazan por nuevos diseños que cumple y son avalados por normativas internacionales.

De acuerdo a las características tanto de diseño, funcionalidad y eléctricas de las lámparas empleadas en la iluminación externa de los vehículos de las tipologías Padrón de los nuevos diseños de carrocería Gran Viale y New Torino, Nos permitimos hacer entrega de la homologación realizada a estos componentes bajo la normatividad correspondiente.



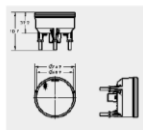
Dimensiones

Luz Freno



Luz Direccional

Luz reversa



Las certificaciones de estas lámparas fueron avaladas de acuerdo a la regulaciones dictadas por **The United Nations Economic Commission for Europe (UNECE)**, las cuales fueron aprobadas por en la Regulación N° R7.02, la cual consigna las prescripciones que deben cumplir las luces exteriores de los vehículos automotriz para que pueden ser homologadas bajo esta normatividad.

Número de Aprobación de las luces ECE: **E11-7R-022102**

Adicionalmente a la información Consultada en la normatividad colombiana en vehículos de transporte terrestre NTC 4901-1 no especifica dimensiones o morfología de las luces traseras para vehículos de transporte público, como también en la normatividad de Revisión técnico mecánica en automotores terrestres NTC5375. La norma de regulación vigente para evaluación de este tipo de piezas que esta referenciada en la NTC 4901-1 es la ISO 303, que menciona la luminosidad y ángulos de dispersión de la luz, mas no limita en temas de morfología y dimensiones de dicho elementos.

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 323.

Numerales a modificación (Asideros)

Numerales a modificación (Asideros):

1.5.13 ASIDEROS

j. Los asideros verticales se deben instalar máximo cada 1,5 m o mínimo cada dos sillas, a lo largo del eje longitudinal del autobús. Se deben ubicar por lo menos dos (2) barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1,8 m y 1,9 m, medida desde la plataforma del autobús, y deberán contar con tirantes de agarre las cuales no deben obstaculizar el acceso a las escotillas o salidas de emergencia ubicadas en el techo de los autobuses. Asimismo, en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas.

2.2.8.6 Asideros

k. Se deben ubicar por lo menos dos (2) barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1,8 m y 1,9 m, medida desde la plataforma del Autobús, y deberán contar con tirantes de agarre las cuales no deben obstaculizar el acceso a las escotillas o salidas de emergencia ubicadas en el techo de los Autobuses. Así mismo, en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas.

3.2.12 Asideros

h. Los asideros horizontales se deben ubicar a una altura entre 1,75 m y 1,85 m a partir del suelo el Autobús.

j. Se deben ubicar por lo menos dos (2) barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1,750 m y 1,1850 m, medida desde la plataforma del Autobús, y deberán contar con tirantes de agarre las cuales no deben obstaculizar el acceso a las escotillas o salidas de emergencia ubicadas en el techo de los Autobuses. Asimismo, en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas.

• SUGERENCIA A MODIFICACIÓN:

j. Los asideros verticales se deben instalar máximo cada 1,5 m o mínimo cada dos sillas, a lo largo del eje longitudinal del autobús. Se deben ubicar por lo menos una (1) barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de

servicio a una altura entre 1,8 m y 1,9 m, medida desde la plataforma del autobús. Asimismo, en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas.

k. Los asideros verticales se deben instalar máximo cada 1,5 m o mínimo cada dos sillas, a lo largo del eje longitudinal del autobús. Se deben ubicar por lo menos una (1) barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1,8 m y 1,9 m, medida desde la plataforma del autobús. Asimismo, en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas.

3.2.12 Asideros

h. Los asideros horizontales se deben ubicar a una altura entre 1,75 m y 1,85 m a partir del suelo el Autobús.

j. Se deben ubicar por lo menos una (1) barras de sujeción horizontales adyacentes a cada una de las puertas de servicio a una altura entre 1,750 m y 1,1850 m, medida desde la plataforma del Autobús, y deberán contar con tirantes de agarre las cuales no deben obstaculizar el acceso a las escotillas o salidas de emergencia ubicadas en el techo de los Autobuses. Asimismo, en los espacios reservados para los pasajeros en silla de ruedas.

• ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Para el acceso de los pasajeros por las puertas de servicio basta con ubicar una barra de sujeción horizontal, adicionalmente la utilización de tirantes de agarre interfiere con el acceso de pasajeros causando incomodidad ya que estos tienden a golpear a los pasajeros al momento del ingreso. Para los vehículos busetones es conveniente ajustar las medidas requeridas porque estos vehículos manejan unas dimensiones internas diferentes en comparación con articulados y padrones.

Respuesta: Se acepta su solicitud y se procederá a realizar el ajuste necesario.

OBSERVACION 324.

Numerales a modificación (ventanas)

Numerales a modificación (ventanas):

1.5.18 Ventanas

b. Las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos módulos independientes.

c. El paral de división deberá estar a una altura mayor de la línea de visión de un pasajero sentado en una posición normal (menor a 1.4 metros medidos desde el punto donde se apoyan los pies del pasajero.)

d. La repartición del espacio de ventana debe diseñarse previendo un posible daño en el sistema de Acondicionamiento de Aire durante la operación.

e. Se permitirá la utilización del sistema de empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería cuando sea utilizado para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero. El vidrio del conductor y los módulos superiores de los vidrios laterales pueden utilizar marco. El módulo superior de las ventanas laterales deberá contar con ventanas corredizas.

2.2.8.12 Ventanas

2. Las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos módulos independientes.

3. El paral de división deberá estar a una altura mayor de la línea de visión de un pasajero sentado en una posición normal (menor a 1.4 metros medidos desde el punto donde se apoyan los pies del pasajero.)

4. La repartición del espacio de ventana debe diseñarse previendo un posible daño en el sistema de acondicionamiento de aire durante la Operación.

5. Se permitirá la utilización del sistema de empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería cuando sea utilizado para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero. El vidrio del conductor y los módulos superiores de los vidrios laterales pueden utilizar marco. El módulo superior de las ventanas laterales deberá contar con ventanas corredizas.

3.2.16.7 Ventaneria

c. Las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos módulos independientes.

d. El módulo inferior podrá sujetarse directamente a la estructura de la carrocería utilizando marco o empaque. El módulo superior deberá contar con ventanas corredizas.

e. El paral de división deberá estar a una altura mayor de la línea de visión de un pasajero sentado en una posición normal.

f. Se permitirá la utilización del sistema de empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería cuando sea utilizado para la fijación panorámico frontal y trasero. El vidrio del conductor y los módulos superiores de las ventanas laterales deberá contar con ventanas corredizas.

• SUGERENCIA DE MODIFICACIÓN:

1.5.18 Ventanas

b. Las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos módulos independientes. **(ELILMINAR)**

c. El paral de división deberá estar a una altura mayor de la línea de visión de un pasajero sentado en una posición normal (menor a 1.4 metros medidos desde el punto donde se apoyan los pies del pasajero.) **(ELILMINAR)**

d. La repartición del espacio de ventana debe diseñarse previendo un posible daño en el sistema de Acondicionamiento de Aire durante la operación. **(ELILMINAR)**

e. Se permitirá la utilización del sistema de empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería cuando sea utilizado para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero. El vidrio del conductor se puede utilizar marco.

2.2.8.12 Ventanas

2. Las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos módulos independientes. **(ELILMINAR)**

3. El paral de división deberá estar a una altura mayor de la línea de visión de un pasajero sentado en una posición normal (menor a 1.4 metros medidos desde el punto donde se apoyan los pies del pasajero.) **(ELILMINAR)**

4. La repartición del espacio de ventana debe diseñarse previendo un posible daño en el sistema de acondicionamiento de aire durante la Operación. **(ELILMINAR)**

5. Se permitirá la utilización del sistema de empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería cuando sea utilizado para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero. El vidrio del conductor se puede utilizar marco.

3.2.16.7 Ventaneria

c. Las ventanas laterales estarán divididas horizontalmente en dos módulos independientes. **(ELILMINAR)**

d. El módulo inferior podrá sujetarse directamente a la estructura de la carrocería utilizando marco o empaque. El módulo superior deberá contar con ventanas corredizas. **(ELIMINAR)**

e. El paral de división deberá estar a una altura mayor de la línea de visión de un pasajero sentado en una posición normal. **(ELIMINAR)**

f. Se permitirá la utilización del sistema de empaque para la sujeción de los vidrios a la carrocería cuando sea utilizado para la fijación del vidrio panorámico frontal y trasero. El vidrio del conductor se puede utilizar marco.

• ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Es conveniente la implementación del sistema de ventana pegada sin corredera ya que para vehículos con aire acondicionado, la hermeticidad en el habitáculo de pasajeros es importante para garantizar la eficiencia del aire acondicionado. Los pasajeros en este tipo de vehículos con ventanas corredera tienden a abrirlas y causar pérdidas en el sistema de enfriamiento, que se traduce en el bajo rendimiento del aire acondicionado y en el aumento de la temperatura en el habitáculo de pasajeros, adicionalmente este tipo de ventanas tiende a presentar fugas, que aunque son en un nivel bajo, si se considera un número grande de ventanas como son las de los vehículos articulados y padrones, se convierte en un factor importante a tener en cuenta.

El no garantizar la adecuada eficiencia de los sistemas de aire acondicionado, reduce la vida útil y ocasiona un mayor consumo de combustible ya que estos sistemas toman potencia directamente del motor del vehículo para su funcionamiento.

Los sistemas de salidas de emergencia con vidrio de fragmentación en ventana completa, permiten su accionamiento de manera más práctica para los usuarios en caso de emergencia.

Respuesta: No se acepta su solicitud los vehículos deberán cumplir con los establecido en el apéndice 2 de especificaciones técnicas

OBSERVACION 325.

Numerales a modificación (Ruteros)

Numerales a modificación (Ruteros):

1.12 Paneles Externos del Autobús para Información al Usuario

g. Cada autobús deberá tener instalado, un panel externo para información al usuario en cada uno de los siguientes lugares del autobús:

• Frontal: Deberá desplegar la información del servicio que se encuentra prestando. Debe ubicarse delante del autobús en la parte superior del parabrisas. El panel de destino frontal tendrá una dimensión de 1.900 mm de longitud x 250 mm de altura que le permita al usuario la lectura desde una distancia mínima de 100 m de día y de noche. El panel debe poseer un sistema que impida el empañamiento de la información suministrada, en cualquier condición climática adversa.

• Laterales: Deberá ser ubicado en cada uno de los cuerpos del autobús y se ubicará en la parte superior adyacente a las puertas de acceso. El panel de destino lateral tendrá una dimensión de: 600 mm de longitud x 250 mm de altura y su información mínima debe ser el número de ruta.

• Trasero: Debe contener el número de la ruta, como información mínima, y se debe ubicar preferiblemente en la parte superior trasera del autobús. Las dimensiones mínimas deben ser 1900 mm de longitud y 250 mm de altura.

2.2.8.21 Paneles Externos del Autobús para Información al Usuario

f. Debe permitir al usuario dar lectura en cualquier hora del día o de la noche, durante la Operación del Sistema TRANSCARIBE, de las siguientes variables:

- Código de Identificación del Concesionario de Transporte (asignado por el SGC).
 - Código de la Ruta en Operación.
 - Hitos que identifica el origen o inicio operativo de la Ruta.
 - Hitos que identifica el destino o final operativo de la Ruta.
 - Tipo de Servicio (corriente, expreso, especial, otro).
 - Mensajes institucionales requeridos por TRANSCARIBE S.A.
- Cada Autobús deberá tener instalado, un panel externo para información al usuario en cada uno de los siguientes lugares del Autobús:

• Frontal: Deberá desplegar la información del servicio que se encuentra prestando. Debe ubicarse delante del Autobús en la parte superior del parabrisas. El panel de destino frontal tendrá una dimensión de 1.900 mm de longitud x 250 mm de altura que le permita al usuario la lectura desde una distancia mínima de 100 m de día y de noche. El panel debe poseer un sistema que impida el empañamiento de la información suministrada, en cualquier condición climática adversa.

• Laterales: Deberá ser ubicado en la parte superior adyacente a las puertas de acceso. El panel de destino lateral tendrá una dimensión de: 600 mm de longitud x 250 mm de altura y su información mínima debe ser el número de Ruta.

- **Trasero:** Debe contener el número de la Ruta, como información mínima, y se debe ubicar preferiblemente en la parte superior trasera del autobús. Las dimensiones mínimas deben ser 1900 mm de longitud y 250 mm de altura.

- **SUGERENCIA DE MODIFICACIÓN:**

1.12 Paneles Externos del Autobús para Información al Usuario

g. Cada autobús deberá tener instalado, un panel externo para información al usuario en cada uno de los siguientes lugares del autobús:

- **Frontal:** Deberá desplegar la información del servicio que se encuentra prestando. Debe ubicarse delante del autobús en la parte superior del parabrisas. El panel de destino frontal tendrá una dimensión de 1.700 mm de longitud x 250 mm de altura que le permita al usuario la lectura desde una distancia mínima de 100 m de día y de noche. El panel debe poseer un sistema que impida el empañamiento de la información suministrada, en cualquier condición climática adversa.
- **Laterales:** Deberá ser ubicado en cada uno de los cuerpos del autobús y se ubicará en la parte superior adyacente a las puertas de acceso. El panel de destino lateral tendrá una dimensión de: 600 mm de longitud x 250 mm de altura y su información mínima debe ser el número de ruta.
- **Trasero:** Debe contener el número de la ruta, como información mínima, y se debe ubicar preferiblemente en la parte superior trasera del autobús. Las dimensiones mínimas deben ser 1700 mm de longitud y 250 mm de altura.

2.2.8.21 Paneles Externos del Autobús para Información al Usuario

f. Debe permitir al usuario dar lectura en cualquier hora del día o de la noche, durante la Operación del Sistema TRANSCARIBE, de las siguientes variables:

- Código de Identificación del Concesionario de Transporte (asignado por el SGCO).
- Código de la Ruta en Operación.
- Hito que identifica el origen o inicio operativo de la Ruta.
- Hito que identifica el destino o final operativo de la Ruta.
- Tipo de Servicio (corriente, expreso, especial, otro).
- Mensajes institucionales requeridos por TRANSCARIBE S.A.
- Cada Autobús deberá tener instalado, un panel externo para Información al Usuario en cada uno de los siguientes lugares del Autobús:

- **Frontal:** Deberá desplegar la información del servicio que se encuentra prestando. Debe ubicarse delante del Autobús en la parte superior del parabrisas. El panel de destino frontal tendrá una dimensión de 1.700 mm de longitud x 250 mm de altura que le permita al usuario la lectura desde una distancia mínima de 100 m de día y de noche. El panel debe poseer un sistema que impida el empañamiento de la información suministrada, en cualquier condición climática adversa.

- **Laterales:** Deberá ser ubicado en la parte superior adyacente a las puertas de acceso. El panel de destino lateral tendrá una dimensión de: 600 mm de longitud x 250 mm de altura y su información mínima debe ser el número de Ruta.

- **Trasero:** Debe contener el número de la Ruta, como información mínima, y se debe ubicar preferiblemente en la parte superior trasera del autobús. Las dimensiones mínimas deben ser 1700 mm de longitud y 250 mm de altura.

- **ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:**

La disposición de fibras internas y la sección transversal de la carrocería no permite el montaje de rúteros de 1900 mm de ancho, por lo cual se recomienda solicitar por ancho mínimo 1700mm, lo cual permite su instalación en el vehículo y se garantiza todos los requerimientos normativos, tales como la visibilidad a cualquier hora del día a una distancia mínima de 100m.

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 326. Numerales a modificación (Accesibilidad)

Numerales a modificación (Accesibilidad):

3.2.14 Condiciones de Accesibilidad

e. El espacio para el discapacitado en silla de ruedas tendrá un área 900mm de ancho x 1400mm de largo; el piso o superficie del Autobús debe contener un espacio de giro donde se pueda inscribir un círculo de 1500 mm de diámetro. Asimismo, el eje de simetría de la silla debe ser paralelo con el eje longitudinal del Autobús.

- **SUGERENCIA DE MODIFICACIÓN:**

e. El espacio para el discapacitado en silla de ruedas tendrá un área 900mm de ancho x 1300mm de largo; el piso o superficie del Autobús debe contener un

espacio de giro donde se pueda inscribir un círculo de 1200 mm de diámetro. Asimismo, el eje de simetría de la silla debe ser paralelo con el eje longitudinal del Autobús.

- **ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:**

Debido a que son vehículos de una tipología más pequeña (Busetón), en comparación con los padrones y articulados, es conveniente aplicar la NTC-5206 y NTC 5701 que son las normativas para este tipo de vehículo, ya que el tema de espacios es un factor importante, por tal motivo se sugiere utilizar los valores dimensionales mínimos identificados en la NTC 5701 numerales 5.2.4.1.3 y 5.2.4.4.6

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 327.

Numerales a modificación (Longitud padrón)

Numerales a modificación (Longitud Padrón):

2.2.8.2 Dimensiones y Peso de la Carrocería.

d. Los Autobuses Padrones no deben sobrepasar las dimensiones establecidas en las siguientes tablas: (medidas en milímetros).

CONFIGURACION	LONGITUD		ANCHO		ALTURA	
	MIN	MAX	MAXIMO	MIN	MAX	MAX
Padrones	11500	12500	2600*	---	3850	
Altura del suelo al punto más bajo					300	---
Altura del suelo a la plataforma de abordaje de los pasajeros					880	920

Tabla 4: Dimensiones Externas de Carrocería para Autobuses Padrones.

• SUGERENCIA DE MODIFICACIÓN:

CONFIGURACION	LONGITUD		ANCHO		ALTURA	
	MIN	MAX	MAXIMO	MIN	MAX	MAX
Padrones	10500	12500	2600*	---	3850	
Altura del suelo al punto más bajo					300	---
Altura del suelo a la plataforma de a bordo de los pasajeros					880	920

• ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Debido a que los vehículos padrones además de realizar rutas en las troncales, ingresaran a las vías públicas de la ciudad de Cartagena, es necesario garantizar que dichos vehículos cumplan con los radios de giro, para la realización de los recorridos estipulados y no sobrepasen los pesos admisibles para las cuales están diseñadas las vías de la ciudad.

Por tal motivo es conveniente la revisión de la longitud mínima propuesta en la tabla 4. Del la licitación TC-LPN-002-2013, en la cual se estipula 11500mm como longitud mínima para los vehículos padrones.

Como resultado de los estudios preliminares realizados, es conveniente modificar el rango de longitudes propuesto en la tabla 4. (11500mm/12500mm) a un rango entre 10500mm y 12500mm, con el fin de poder presentar un vehículo corto, que cumpla con los parámetros de capacidad de pasajeros, radios de giro, pesos admisibles y cantidad de puertas.

Como validación técnica relacionamos y adjuntamos los análisis realizados.

TABLA 1. Comparativo de radios de giro entre padrones de 10.99m y 11.5m

LONGITUD VEHICULO	RADIO DE GIRO INTERNO (mm)	RADIO DE GIRO EXTERNO (mm)
10.99 m	10944	16447
11.5 m	11636	17721

TABLA 2. Comparativo de pesos entre padrones de 10.99m y 11.5m

LONGITUD VEHICULO	PESOS VEHICULO CARGADO		
	EJE DEL (Kg)	EJE TRAS (Kg)	TOTAL (Kg)
10.99 m	5503	10944	16447
11.5 m	6085	11636	17721

Respuesta: Se acepta su solicitud, siempre y cuando los vehículos cumplan con la capacidad establecida en el apéndice 2.

OBSERVACION 328.

Numerales a modificación (Capacidad de pasajeros padrón)

Numerales a modificación (Capacidad de Pasajeros Padrón):

2.2.8.3 Capacidad de Pasajeros

2.2.8.3.1 Tener una capacidad total (pasajeros sentados y de pie) de 90 pasajeros, para lo cual los Autobuses deberán contar como mínimo con 24 sillas. El área máxima de pasajeros de pie, debe ser equivalente con la siguiente ecuación:

• SUGERENCIA DE MODIFICACIÓN:

2.2.8.3 Capacidad de Pasajeros

2.2.8.3.1 Tener una capacidad total (pasajeros sentados y de pie) de 80 pasajeros, para lo cual los Autobuses deberán contar como mínimo con 24 sillas. El área máxima de pasajeros de pie, debe ser equivalente con la siguiente ecuación:

• ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Teniendo en cuenta lo expuesto anteriormente, es importante manejar una capacidad total de 80 pasajeros para que los vehículos padrones puedan cumplir los pesos admisibles y radios de giros para circular en las vías públicas de la ciudad de Cartagena.

Respuesta: No se acepta la solicitud el vehículo padrón deberá tener una capacidad mínima de 90 pasajeros, pues el diseño operacional del sistema se hizo con capacidades en padrones mínimas de 90 pasajeros.

OBSERVACION 329.

Numerales a modificación (Aires acondicionados)

Numerales a modificación (Aires acondicionados):

1.8.1 Acondicionador de Aire

El Autobús Articulado debe contar con un sistema de acondicionador de aire y debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

- a. Se debe considerar la carga térmica con la ocupación máxima de los Autobuses, el número y ubicación de las puertas y la frecuencia de apertura y cierre de las mismas, iluminación y las demás cargas térmicas externas existentes contando con un factor de seguridad adecuado.
- b. La temperatura interior del Autobús debe estar entre 22 y 24°C; en caso de tener temperaturas exteriores superiores a los 30°C, se debe asegurar una

diferencia entre el interior del Autobús y la temperatura ambiente de no menos de 10°C con un tope máximo de 28°C al interior del Autobús.

2.2.8.17 Acondicionador de Aire

El Autobús Padrón debe contar con un sistema de acondicionador de aire y debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

- b. Se debe considerar la carga térmica con la ocupación máxima de los Autobuses, el número y ubicación de las puertas y la frecuencia de apertura y cierre de las mismas, iluminación y las demás cargas térmicas externas existentes contando con un factor de seguridad adecuado.
- c. La temperatura interior del Autobús debe estar entre 22 y 24°C; en caso de tener temperaturas exteriores superiores a los 30°C, se debe asegurar una diferencia entre el interior del Autobús y la temperatura ambiente de no menos de 10°C con un tope máximo de 28°C al interior del Autobús.

3.2.16.12 Acondicionador de Aire

El Autobús Busetón debe contar con un sistema de acondicionador de aire y debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

1. Se debe considerar la carga térmica con la ocupación máxima de los Autobuses, el número y ubicación de las puertas y la frecuencia de apertura y cierre de las mismas, iluminación y las demás cargas térmicas externas existentes contando con un factor de seguridad adecuado.
2. La temperatura interior del Autobús debe estar entre 22 y 24°C; en caso de tener temperaturas exteriores superiores a los 30°C, se debe asegurar una diferencia entre el interior del Autobús y la temperatura ambiente de no menos de 10°C con un tope máximo de 28°C al interior del Autobús.

• SUGERENCIA DE MODIFICACIÓN:

1.8.1 Acondicionador de Aire

El Autobús Padrón debe contar con un sistema de acondicionador de aire y debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

- a. Se debe considerar la carga térmica con la ocupación máxima de los Autobuses, el número y ubicación de las puertas y la frecuencia de apertura y cierre de las mismas, iluminación y las demás cargas térmicas externas

existentes. Debido a los diferentes factores y variables no controlables se estipula una tolerancia en el rango de temperaturas admisibles de $\pm 3^\circ \text{C}$.

- b. La temperatura interior del Autobús debe estar entre 22 y 28°C; en caso de tener temperaturas exteriores superiores a los 32 °C, se debe asegurar una diferencia entre el interior del Autobús y la temperatura ambiente de no menos de 8 °C con un tope máximo de 32 °C al interior del Autobús.

2.2.8.17 Acondicionador de Aire

El Autobús Padrón debe contar con un sistema de acondicionador de aire y debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

- c. Se debe considerar la carga térmica con la ocupación máxima de los Autobuses, el número y ubicación de las puertas y la frecuencia de apertura y cierre de las mismas, iluminación y las demás cargas térmicas externas existentes. Debido a los diferentes factores y variables no controlables se estipula una tolerancia en el rango de temperaturas admisibles de $\pm 3^\circ \text{C}$.
- d. La temperatura interior del Autobús debe estar entre 22 y 28°C; en caso de tener temperaturas exteriores superiores a los 32 °C, se debe asegurar una diferencia entre el interior del Autobús y la temperatura ambiente de no menos de 8 °C con un tope máximo de 32 °C al interior del Autobús.

3.2.16.12 acondicionador de aire

El Autobús Padrón debe contar con un sistema de acondicionador de aire y debe cumplir como mínimo los siguientes requisitos:

- a. Se debe considerar la carga térmica con la ocupación máxima de los Autobuses, el número y ubicación de las puertas y la frecuencia de apertura y cierre de las mismas, iluminación y las demás cargas térmicas externas existentes. Debido a los diferentes factores y variables no controlables se estipula una tolerancia en el rango de temperaturas admisibles de $\pm 3^\circ \text{C}$.
- b. La temperatura interior del Autobús debe estar entre 22 y 28°C; en caso de tener temperaturas exteriores superiores a los 30 °C, se debe asegurar una diferencia entre el interior del Autobús y la temperatura ambiente de no menos de 8 °C con un tope máximo de 32 °C al interior del Autobús.

• ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Los sistemas de aire acondicionado, en condiciones de máxima carga térmica externa, están diseñados para asegurar los niveles de temperatura aceptables en la NTC 4901-1, NTC4901-2 y NTC4901-3 según el nivel "cálido pero confortable" y "neutro" como se muestra en la siguiente tabla (tabla 1. NTC 4901-1):

Temperaturas de confort	
Equivalente de temperatura	Temperatura °C
Frío pero confortable	17 - 21
Neutro	22 - 28
Cálido pero confortable	29 - 32

A modo de ejemplo representativo, se expone el siguiente diagrama, el cual, se elabora con datos de pruebas realizadas en la ciudad de Cali, en vehículos articulados, en donde como resultado se obtiene el cumplimiento de la NTC 4901-1, en los niveles de temperatura de confort. Es importante establecer que dichas pruebas fueron realizadas con vehículos con máxima capacidad de pasajeros, con temperaturas externas entre 30°C y 35°C y según el método de ensayo de la NTC 4901-2.



Diagrama 1. Pruebas de aire acondicionado, vehículos articulados, ciudad de Cartagena.

En las pruebas realizadas el sistema de aire acondicionado sometido a las condiciones plenas de operación, nos muestra un rango de temperaturas promedio de que osciló entre 24,9°C y 27°C, estos rangos de temperatura se encuentran dentro de los parámetros establecidos en la NTC 4901-1 para temperaturas confort de los pasajeros.

Respuesta: No se acepta su solicitud los vehículos deberán cumplir con los establecido en el apéndice 2 de especificaciones técnicas.

OBSERVACION 330.

Numerales a modificación (Capacidad de pasajeros buseton)

Numerales a modificación (Capacidad de pasajeros Busetón):

3.1 CARACTERÍSTICAS GENERALES

La tipología de los Autobuses Busetones servirá para la Operación del Servicio de Alimentación del Sistema TRANSCARIBE, está determinada por las siguientes características técnicas básicas mínimas.

- a. Debe ser un Autobús de un solo cuerpo cuya capacidad de 50 pasajeros (sentados más de pie).

• SUGERENCIA DE MODIFICACIÓN:

3.1 Características generales

La tipología de los Autobuses Busetones servirá para la Operación del Servicio de Alimentación del Sistema TRANSCARIBE, está determinada por las siguientes características técnicas básicas mínimas.

- a. Debe ser un Autobús de un solo cuerpo cuya capacidad de 48 pasajeros (sentados más de pie).

- ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Es conveniente mantener la capacidad de pasajeros expuesta en la licitación TC-LPN-003-2011 en la cual solicitaban en el numeral 3.1 apéndice a, una capacidad mínima de 48 pasajeros, este apunte es sumamente importante para garantizar el cumplimiento de los vehículos en cuanto al tema de pesos y que todos los estudios técnicos que se han venido trabajando desde el 2011 se han manejado bajo esta cantidad de pasajeros.

Respuesta: No se acepta la solicitud el vehículo padrón deberá tener una capacidad mínima de 50 pasajeros, pues el diseño operacional del sistema se hizo con capacidades en padrones mínimas de 50 pasajeros.

OBSERVACION 331.

Numerales a modificación (sistemas de admisión de aire)

Numerales a modificación (sistemas de admisión de aire):

1.5.8.2 Conductos, Orificios y Sistemas de Admisión de Aire

a. Se debe prevenir el bloqueo hidráulico del motor colocando el sistema de admisión de aire en lugares por encima de los 45 cm. de altura medidos desde el piso.

2.2.7.2 Conductos, Orificios y Sistemas de Admisión de Aire

a. Se debe prevenir el bloqueo hidráulico del motor colocando el sistema de admisión de aire en lugares por encima de los 45 cm. de altura medidos desde el piso.

3.2.8.2 Conductos, Orificios y Sistemas de Admisión de Aire

a. Se debe prevenir el bloqueo hidráulico del motor colocando el sistema de admisión de aire en lugares por encima de los 45 cm. de altura medidos desde el piso.

- SUGERENCIA DE MODIFICACIÓN:

1.5.8.2 Conductos, Orificios y Sistemas de Admisión de Aire

a. Se debe prevenir el bloqueo hidráulico del motor colocando el sistema de admisión de aire en lugares por encima de los 45 cm. de altura medidos desde el piso de circulación de los vehículos.

1.2.7.2 Conductos, Orificios y Sistemas de Admisión de Aire

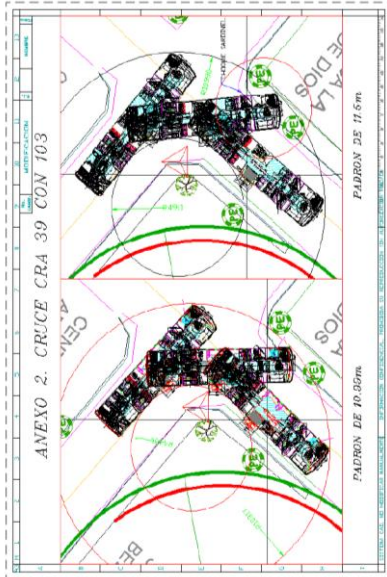
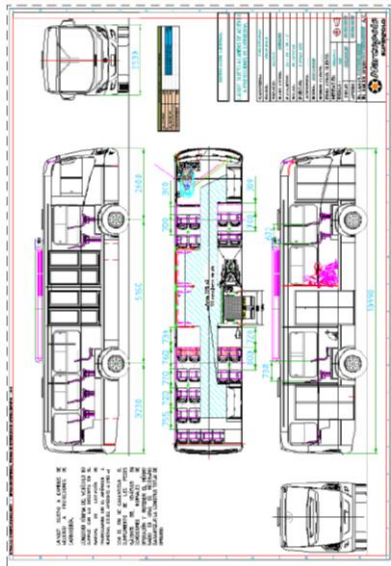
a. Se debe prevenir el bloqueo hidráulico del motor colocando el sistema de admisión de aire en lugares por encima de los 45 cm. de altura medidos desde el piso de circulación de los vehículos.

3.2.8.2 Conductos, Orificios y Sistemas de Admisión de Aire

a. Se debe prevenir el bloqueo hidráulico del motor colocando el sistema de admisión de aire en lugares por encima de los 45 cm. de altura medidos desde el piso de circulación de los vehículos.

- ARGUMENTACIÓN TÉCNICA:

Es importante aclarar el punto de referencia de la medida solicitada, para evitar posibles confusiones.



ANEXO 3: ANALISIS DE CARGAS PADRON 10.99m

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA MONTAÑA		ANÁLISIS DE PARALAJES TÉCNICAS DEL PROYECTO DE INSTALACIONES DE CARGAS PADRON		REQUISITOS DE CARGAS PADRON DE LAS ESTACIONES DE TRANSITO	
Tipos de Cargas:	Placas de Cerámica	Superficie de la Montaña:	Placa de Cerámica	Superficie de la Montaña:	Placa de Cerámica
Tipos de Cargas:	Placas de Cerámica	Superficie de la Montaña:	Placa de Cerámica	Superficie de la Montaña:	Placa de Cerámica

RESUMEN DE CARGAS PADRON 10.99m

Observación: Se acepta su solicitud.

ANEXO 4: ANALISIS DE CARGAS PADRON 11.5m

PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LA MONTAÑA		ANÁLISIS DE PARALAJES TÉCNICAS DEL PROYECTO DE INSTALACIONES DE CARGAS PADRON		REQUISITOS DE CARGAS PADRON DE LAS ESTACIONES DE TRANSITO	
Tipos de Cargas:	Placas de Cerámica	Superficie de la Montaña:	Placa de Cerámica	Superficie de la Montaña:	Placa de Cerámica
Tipos de Cargas:	Placas de Cerámica	Superficie de la Montaña:	Placa de Cerámica	Superficie de la Montaña:	Placa de Cerámica

RESUMEN DE CARGAS PADRON 11.5m

Observación: Se acepta su solicitud.

Respuesta: Se acepta su solicitud.

- **OBSERVACION PRESENTADA POR EMILIO MANZANO** en representación de **KENWORT DE LA MONTAÑA** físicamente en las instalaciones de **TRANSCARIBE** el 11 de junio de 2013 a las 8:52 a.m.

OBSERVACION 332.

REF: OBSERVACIONES AL PLIEGO DE LICITACION PUBLICA No TC-LPN-002 DE 2013.

OBSERVACIONES:

- En el ítem 2.1.1 y 2.1.2 establecen el límite máximo de peso bruto vehicular en vehículos padrones; y el ítem 2.2.8.3.1 establece una requisito de 90 pasajeros. Para atender el requisito se sugiere un bus de más de 12 mts que permite mayor área de pasajeros de pie, sin embargo un bus de estas características posee un PBV entre 17500 a 18500 kg, por ello es recomendable un ajuste de rango en la capacidad de pasajeros, entre 80 y 90 pasajeros.
- En el ítem 3.2.9.3.1 se establece la capacidad máxima de 50 pasajeros. Se solicita ampliar el rango hasta 60 con el fin de poder transportar más pasajeros y poder minimizar la cantidad de vehículos. Consecuente con el ítem 3.1.1. donde se fija el PBV máximo en 11.000 kg; y considerando que la resolución 4100 del 2004, el PBV máximo por vehículo de dos ejes es de 16 toneladas, y con el objetivo de que varias marcas de vehículos puedan atender estos requisitos, se solicita darle una tolerancia positiva del 15% para aumentar la capacidad de pasajeros y que cumpla con la PBV admisible dentro de los pliegos de la licitación.

Esperamos que sean tenidas en cuenta nuestras observaciones, ya que nuestro interés es participar en esta licitación.

Respuesta: - No se acepta la solicitud el vehículo padrón deberá tener una capacidad mínima de 90 pasajeros, pues el diseño operacional del sistema se hizo con capacidades en padrones mínimas de 90 pasajeros.

- Los vehículos para la operaciones de los servicios alimentadores y Auxiliares deberán operar con vehículos de capacidad mínima de 50 pasajeros por lo que no se acepta su solicitud, será decisión del operar el traer un vehículos con una capacidad mayor para dicha operación.

- **OBSERVACION PRESENTADA POR MAURICIO NIÑO en representación de BUSES VOLVO mediante correo electrónico el 13 de junio de 2013 a las 11:25 a.m.**

OBSERVACION 333.

A continuación nuestras respetuosas observaciones al Anexo Técnico de los Prepliegos de la Licitación **ELIMINANDO LAS PALABRAS TACHADAS PARA UNA COMPRENSIÓN CORRECTA DEL TEXTO. PADRONES (BUSES DUALES)**

Observación N°1

2. 2. 6 TRANSMISIÓN

Deberá contar con caja de velocidades de Operación automática con control electrónico, sistema de neutro durante Paradas y retardador, la cual deberá ser seleccionada y/o ajustada teniendo en cuenta las características topográficas geométricas de las vías de la ciudad de Cartagena, garantizando en todo momento un buen Desempeño del Autobús

Argumento:

Hoy en día también se cuenta con Cajas de Operación Automática de Tecnología Automatizada con Retardador Externo, las cuales ofrecen ventajas frente a las tradicionales a las Cajas Automáticas Hidrodinámicas con retardador incorporado por tanto debería quedar abierto a las dos Tecnologías.

Respuesta: Se acepta su solicitud y se ajustara el documento.

OBSERVACION 334.

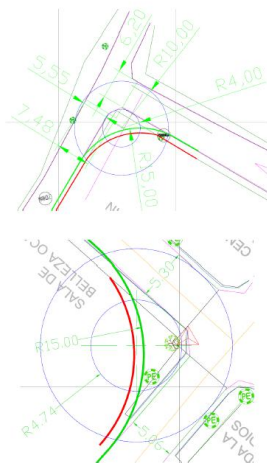
Observación N°2

2. 2. 8. 2 Dimensiones y Peso de la Carrocería

En el Numeral d. Tabla 4 Dimensiones Externas para Autobuses Padrones, se especifica la Longitud Mínima de 11.000 mm.

Argumento:

Se requiere un Bus más maniobrable, es decir más corto que alcance a girar en un Radio Exterior de 10 mts, con una distancia entre ejes lo más corta posible, esto facilitará la Operación de Alimentación y desalimentación en los Barrios pasando por los puntos críticos como los indicados en los cruces de Calle 15 – Electrificadora y Cra 39 - Calle 103 indicados a continuación:



Respuesta: Se acepta su solicitud, el vehículo deberá cumplir con la capacidad exigida para dicha tipología 90 pasajeros mínimos.

OBSERVACION 335.

Observación N°3

2. 2. 8. 3. Capacidad de Pasajeros

2.2.8.3.1 Tener una capacidad total (pasajeros sentados y de pie) de 80 pasajeros, para lo cual los Autobuses deberán contar como mínimo con 20 sillas. El área máxima de pasajeros de pie, debe ser equivalente con la siguiente ecuación:

pax sentado: Número de asientos totales

Argumento:

Coherencia con la capacidad de pasajeros indicada en las demás informaciones de la Licitación y adoptar el número de sillas mínimo de la NTC 4901-3 (numeral 5.2.1), el cual es del 25% de la capacidad Total de 80 Pasajeros, esto permitirá a los Carroceros hacer el diseño óptimo dada la exigente condición de carga máxima en un bus dual con aire acondicionado.

Respuesta: No se acepta su solicitud se está solicitando un mínimo de sillas y esa característica la solicita la entidad para ofrecer un mejor nivel de servicio.

OBSERVACION 336.

Observación N°4

2. 2. 8. 3.1 Capacidad de Pasajeros

El Numeral **d)** La superficie de cualquier parte **de la sección articulada**, cuyo acceso esté prohibido por mamparas o barandas.

Argumento:

Esta sección corresponde a Bus Padrón

Respuesta: Se acepta su solicitud.

OBSERVACION 337.

Observación N°5

2. 2. 8. 11 Puertas de Servicio

k) Todos los Autobuses Padrones del Sistema TRANSCARIBE., deberán contar con Dos (2) puertas dobles de servicio de plataforma alta al costado Izquierdo una delante y otra atrás del eje trasero y Mínimo Dos (2) puertas dobles de servicio de plataforma baja al costado derecho, con un ancho de 1.1 m libres y una altura libre de 1.9 m.

Argumento:

Utilizar la mejor configuración de puertas Izquierdas que permite un mejor flujo de los pasajeros en la estación y dentro del bus según la experiencia del Sistema METROLINEA de Bucaramanga, quien tiene la experiencia en la Fase I y adoptó dicha configuración como estándar en la Fase II. La exigencia actual indica mínimo cinco (5) Puertas Dobles, lo cual excede los mínimos de la NTC 4901-3 que exige en el numeral 5.4.1.2.1 un número mínimo de tres (3) puertas dobles en todo el Bus (Izquierdas y Derechas).

Eliminando la Tercera Puerta Derecha (Trasera), se mitiga la evasión de pasajeros (Alimentación y Desalimentación), también ayuda a lograr una configuración de Bus más liviano para no sobrepasar las 17 Toneladas en Hora Pico (Máxima Carga monitoreable en la ULAC).

Respuesta: No se acepta su solicitud se mantiene lo requerido en el documento.

OBSERVACION 338.

INCLUIR NUEVAS TIPOLOGÍAS










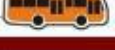








Observación N°6



**ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES
ALIMENTADORES ENTRADA BAJA (80 PAX ~ 10.5 – 11 MTS)
ESPECIFICACIONES TECNICAS DE LOS AUTOBUSES ALIMENTADORES
ARTICULADOS (DUALES ~120 PAX ~ 15-16 MTS) MENOR A 25 TON PERMITIDAS
SEGÚN LAS REGLAMENTACIONES DE CARGA SEGÚN LA RESOLUCIÓN 4100
DE 2004 ACOGIENDO PARA PASAJEROS LOS MISMOS LIMITES.**

Argumento:

La evolución de los Sistemas Urbanos de Transporte de TPC y/o TM en Sistemas Integrados, requerirá una gama más amplia de Tipologías de Buses que permitirán Optimizar los Costos Operacionales según las necesidades, tal como lo muestra la Red Integrada de Transporte (RIT) de Curitiba – Brasil la cual tiene, luego de 42 años, la siguiente distribución de Flota con vehículos desde 40 hasta 250 pasajeros de capacidad, resaltando que el 40% de los Articulado Operan en Rutas Alimentadoras:

COMPOSIÇÃO DA FROTA 2013					
RIT - REDE INTEGRADA DE TRANSPORTE					
CATEGORIA DE LINHA	TIPOS DE VEÍCULO	CAPACIDADE / VEÍCULO	FROTA OPERANTE		
			Subtotal	Total	
EXPRESSO LIGEIRÃO	BIARTICULADO 	250	27	27	
EXPRESSO	BIARTICULADO 	230/250	133	166	
	ARTICULADO 	170	33		
LINHA DIRETA	ARTICULADO 	150	65	392	
	PADRON 	110	327		
INTERBAIRROS	ARTICULADO 	140	101	113	
	PADRON 	100	2		
	HIBRIDO		79		
ALIMENTADOR	ARTICULADO 	140	150	799	
	COMUM 	85	620		
	MICRO ESPECIAL 	70	29		
TRONCAL	ARTICULADO 	140	24	152	
	COMUM 	85	124		
	MICRO ESPECIAL 	70	4		
CONVENCIONAL	COMUM 	85	129	267	
	HIBRIDO	79	20		
	MICRO ESPECIAL 	70	113		
	MICRO 	40	5		
CIRCULAR	MICRO 	40	9	9	
TURISMO	DOUBLE-DECK 	65	5	5	
TOTAL			1.930		

Resposta: No se acepta su solicitud, se mantiene lo establecido en los documentos

FIN DEL DOCUMENTO