Numer referencyjny sprawy: **ZP.P.01.D.2025.DZ**

**Załącznik nr 3a do SWZ** – OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

- WYMAGANIA TECHNICZNE DLA AUTOBUSÓW SPALINOWYCH

– CZĘŚĆ NR 1 ZAMÓWIENIA

**Wymagania techniczne dla autobusów klasy MAXI**

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **1. Podstawowe wymiary i parametry.** |
| **1.1. Długość całkowita:**  | Od 11,50 do 12,50 m. |
| **1.2. Szerokość całkowita:** | zgodnie z warunkami dopuszczenia do ruchu (nie więcej niż 2,55 m) |
| **1.3. Wysokość całkowita:** | zgodnie z warunkami dopuszczenia do ruchu (nie więcej niż 3,3 m). |
| **1.4. Całkowita liczba miejsc:** | min. 85. |
| **1.5. Ilość miejsc siedzących:** | min. 25+1 (siedzenia typu 1½ liczone są jako pojedyncze),min. 8 siedzeń z dostępem bezpośrednio z niskiej podłogi, w tym min. 4 siedzenia wykonane jako siedzenia specjalne dla pasażerów starszych lub niepełnosprawnych o wyróżniającej się barwie od pozostałych oraz oznaczone specjalnymi piktogramami (z dodatkowymi piktogramami na pokrywach kanałów sufitowych i podłodze), spełniające wymagania Załącznika Nr 8 do regulaminu nr 107 EKG ONZ (do liczby siedzeń nie zalicza się siedzeń składanych oraz uchylnych). *UWAGA.**Siedzenia z dostępem z niskiej podłogi podlegają kryterium oceny oferty.* |
| **1.6. Wysokość podłogi:** | płaska bez stopni poprzecznych we wnętrzu pojazdu, posiadająca wszystkie wejścia bezstopniowe o max. wysokości 330 mm |
| **1.7. Układ drzwi:** | troje drzwi podwójnych w układzie: 2 – 2 – 2.  |
| **1.8. Szerokość czynna drzwi:** | min. 1200 mm.  |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **2. Układ napędowy.** |
| **2.1. Silnik:** | a) z zapłonem samoczynnym umiejscowiony z tyłu pojazdu, |
| b) moc silnika - min. 205 kW, |
| c) moment obrotowy – min. 1200 Nm, |
| d) pojemność silnika – 7,5 dm3 max 11 dm3,*UWAGA.* *Parametry silnika podlegają kryterium oceny ofert.* |
| e) spełniający wymagania normy czystości spalin Euro 6 określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 595/2009 Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady. |
| f) system smarowania silnika zaopatrzony w urządzenie do automatycznego uzupełniania oleju oraz w układ sygnalizacji akustycznej i wizualnej w przypadku spadku ciśnienia poniżej dopuszczalnego min. przy pracującym silniku. System musi posiadać elektroniczną pamięć zapisu danych pracy dozownika i umożliwiać odczytanie zapisanych informacji o dolewkach i nieprawidłowym działaniu oraz umożliwiać ustawianie parametrów pracy za pomocą przenośnego czytnika danych,  |
| g) separator (odstojnik) wody z podgrzewanym filtrem paliwa w układzie zasilania paliwem, |
| h) układ chłodzenia silnika regulowany termostatem, przewody układu chłodzenia wykonane z rur z metali kolorowych lub innych materiałów odpornych na korozję, w otulinach izolujących („ocieplających”) ze złączami wykonanymi z gumy silikonowej lub materiału na bazie manomeru etylenowo-propyleno-dienowego (EPDM lub równowazny) zaciskane opaskami **z kompensacją termiczną**, wypełniony płynem spełniającym wymagania normy producenta silnika i skrzyni biegów, zbiornik wyrównawczy wykonany z materiału odpornego na korozję, z przeźroczystym wziernikiem poziomu płynu, chłodnica lub zespół chłodnic zabezpieczony przed zabrudzeniem, poprzez zastosowanie dodatkowego filtra siatkowego, łatwo demontowanego, wielokrotnego użytku,  |
| i)filtr powietrza suchy ze wskaźnikiem zabrudzenia, |
| j) komora silnika oświetlona, wyposażona w blokadę uruchomienia silnika przy otwartej pokrywie poprzez zastosowanie włącznika zbliżeniowego lub mechanicznego (rolkowego), |
| k) osłona antyhałasowa wokół silnika i skrzyni biegów ze zdejmowaną pokrywą podłogową, |
| l) komora silnika osłonięta przed zanieczyszczeniami, wyposażona w czujnik pożarowy z sygnalizacją ostrzegawczą, wskaźnik na desce rozdzielczej kierowcy, |
|  ł) komora silnika wyposażona w instalację samogaszącą (system gaszenia pożaru) z detekcją, działającą również przy wyłączonym zasilaniu instalacji elektrycznej. Instalacja zawiera: |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **2. Układ napędowy.** |
| **2.1. Silnik:** | 1. układ sterujący:
* przewód detekcyjny pod ciśnieniem, ułożony nad silnikiem w miejscach najbardziej podatnych na zapalenie się (pompa paliwowa, filtry, przewody paliwowe, kolektor wydechowy, itp.),
* cylinder detekcyjny,
* sygnalizację dźwiękową i świetlną na desce rozdzielczej informującą kierowcę o:
	+ - * + awarii systemu detekcji,
				+ pożarze w komorze silnika,
				+ awarii gaśnicy (spadek ciśnienia),
 |
| 1. układ gaśniczy hydropneumatyczny:
* butla ciśnieniowa wypełniona płynem zawierającym dodatki pianotwórcze, gaszenie przy pomocy mgły wodnej, (temp. zamarzania - niższa lub równa minus 350C),
* przewód ciśnieniowy ułożony nad silnikiem zawierający min. 8 dysz gaśniczych.
 |
| 1. Miejsca montażu butli, manometrów wskazujących ciśnienie czynników w systemie oraz dysz gaśniczych ustalić z Zamawiającym. Do każdego zainstalowanego systemu Wykonawca przekaże Zamawiającemu Deklarację zgodności wydaną przez firmę uprawnioną do montażu instalacji oraz certyfikaty na butlę gaśniczą oraz cylinder detekcyjny. **Obszar chronienia powinien również obejmować agregat grzewczy**.
 |
| 1. system gaszenia pożaru musi być dostarczony wraz z (11-letnim) pakietem serwisowo-gwarancyjnym obejmującym: czynności kontrolne, naprawcze, obsługowe i legalizacyjne oraz wszystkie elementy systemu i materiały eksploatacyjne.
 |
| 1. Zamawiający dopuszcza zastosowanie systemu gaszenia pożaru w komorze silnika, w którym detekcja funkcjonuje:
* na zasadzie elektrycznej z wykorzystaniem liniowego czujnika temperatury,
* na zasadzie pneumatycznej z proszkowym medium gaśniczym posiadającym ciśnienie w układzie min. 11 bar, pod warunkiem, że:
* system gaśniczy będzie skutecznie działał również po utracie zasilania zewnętrznego,
* w czasie corocznych przeglądów nie jest wymagany demontaż jakichkolwiek części lub ich wymiana,
* w przypadku, gdy warunek opisany w pkt 2) nie jest spełniony, Wykonawca poniesie wszelkie koszty (w tym również koszty materiałów eksploatacyjnych) związane z corocznymi przeglądami systemu przez cały okres użytkowania autobusów, również po okresie gwarancji.

**Uwaga**: w przypadku zastosowania systemu detekcji i gaszenia pożaru z liniowym detektorem temperatury działającym na zasadzie elektrycznej, należy taki system wyposażyć w baterię, dającą możliwość działania systemu po odłączeniu głównego źródła prądu w autobusie. Bateria musi zapewnić zasilanie systemu w okresie pomiędzy przeglądami instalacji gaśniczej, |
| 1. zamontowany homologowany przepływomierz paliwa mierzący rzeczywiste zużycie paliwa przez silnik lub inne rozwiązanie równoważne,
 |
| 1. rozwiązanie technologiczne silnika i układu wydechowego (SCR) pozwalające na swobodną eksploatację autobusu w komunikacji miejskiej (do 50 km/h) bez potrzeby cyklicznego przepalania filtra cząstek stałych przy większych prędkościach obrotowych silnika,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **2. Układ napędowy.** |
| **2.1. Silnik:** | 1. wzdłużne położenie silnika bez dodatkowej przekładni kątowej w układzie przeniesienia napędu,
 |
| 1. silnik musi być przystosowany do paliwa zawierającego biokomponenty w ilościach maksymalnych przewidzianych przez obowiązujące w Polsce normy i przepisy,
 |
| 1. końcówka rury wydechowej zainstalowana w górnej części nadwozia, z lewej strony, w obrysie tylnej ściany nadwozia lub w dolnej części nadwozia z lewej strony.

Nie dopuszcza się montażu układu wydechowego bądź jego elementów  na dachupojazdu, |
| 1. Do obsługi silnika należy dostarczyć urządzenie (licencjonowany program aktualizowany przez min. 10 lat od daty odbioru autobusu + interfejs) umożliwiające dokonywanie diagnozy i regulacji silnika
 |
| **2.2. Skrzynia biegów:** | 1. automatyczna z przekładnią hydrokinetyczną, wyposażona w układ obniżający zużycie paliwa podczas postoju na przystankach (NBS, ANS lub EK-Abschaltung lub równoważny), wyposażona w zintegrowany zwalniacz hydrauliczny sterowany pedałem hamulca,
 |
| 1. przekładnia automatyczna 4, 5 lub 6 zakresowa ze zintegrowanym zwalniaczem (retarderem) o działaniu niezależnym od włączonego biegu, zaprogramowana programem uzależnionym od topografii terenu,
 |
| 1. zmiana biegów sterowana elektronicznie,
 |
| 1. mikroprocesorowy system diagnostyczny,
 |
| 1. przełącznik min. 5-przyciskowy 1,2, .. DNR albo obrotowy 5-zakresowy, umieszczony na pulpicie deski rozdzielczej,
 |
| 1. przewody olejowe umieszczone wewnątrz skrzyni,
 |
| 1. skrzynia biegów musi być dostarczona wraz z 10-letnim pakietem serwisowo-gwarancyjnym obejmującym:

- wszystkie czynności kontrolne, obsługowe, naprawcze wraz z materiałami eksploatacyjnymi, - licencje oprogramowania, - elektroniczny moduł sterujący oraz łącza skrzyni biegów z silnikiem, |
| Do obsługi skrzyni biegów należy dostarczyć urządzenie (licencjonowany program aktualizowany przez min. 10 lat od daty odbioru autobusów + interfejs), umożliwiające dokonywanie diagnozy i regulacji. |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **3. Zawieszenie pojazdu.** |
| **3.1. Zawieszenie pojazdu:** | 1. pneumatyczne z szybko wymiennymi elementami sprężynującymi w postaci miechów ze zintegrowanym, elastycznym ogranicznikiem skoku,
 |
| 1. elektroniczny system regulacji wysokości i ciśnienia w miechach powietrznych poprzez system ECAS lub równoważny,
 |
| 1. funkcja przyklęku uruchamiana przez kierowcę w czasie postoju pojazdu,
 |
| 1. przy otwartych drzwiach obniżenie wysokości progów o 60 – 90 mm,
 |
| 1. podniesienie automatyczne pojazdu po zamknięciu wszystkich drzwi,
 |
| 1. amortyzatory hydrauliczne, teleskopowe o podwójnym działaniu,
 |
| 1. zastosowanie czujników poziomowania.
 |
| **3.2. Zawieszenie przednie:** | 1. niezależne lub oś sztywna,
 |
| 1. ze stabilizatorem.
 |
| UWAGA.Rodzaj zawieszenia przedniego podlega kryterium oceny oferty |
| **3.3. Zawieszenie tylne:** | 1. oś napędowa, sztywna, portalowa,
 |
| 1. z drążkami reakcyjnymi.
 |
| **4. Układ kierowniczy.** |
| **4.1. Układ kierowniczy:** | 1. ze wspomaganiem i przyłączem kontrolnym,
 |
| 1. kolumna kierownicy z pulpitem, z regulacją wysokości i pochylenia z blokadą w wybranym położeniu (warunek pkt 9.1 ppkt e) stosuje się odpowiednio),
 |
| 1. przyłącze diagnostyczne do badania wspomagania układu kierowniczego.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **5. Układ hamulcowy.** |
| **5.1. Instalacja hamulcowa:** | 1. pneumatyczna, dwuobwodowa, z systemem ABS i ASR lub układu EBS (Elektroniczny Układ Hamowania lub równoważny),
 |
| 1. wyposażona w funkcję informowania kierowcy o zużyciu okładzin klocków hamulcowych w hamulcach tarczowych, min. przy krytycznym zużyciu okładzin klocków oraz informowania o spadku ciśnienia powietrza w układzie hamulcowym,
 |
| 1. zbiorniki sprężonego powietrza, wykonane ze stali niskostopowej, zabezpieczone antykorozyjnie lub ze stali nierdzewnej, aluminium lub kompozytów, wyposażone w zawory odwadniające,
 |
| 1. przewody instalacji wykonane z materiałów odpornych na korozję,
 |
| 1. instalacja powinna być zabezpieczona przed zamarzaniem w okresie zimowym,
 |
| 1. instalacja może być wyposażona w układ rekuperacji energii hamowania, która będzie magazynowana w specjalnych kondensatorach i oddawana do instalacji elektrycznej autobusu.

Zdolność magazynowania energii powinna wynieść co najmniej 1,0 Ah. |
| UWAGA. Instalacja rekuperacji podlega kryterium oceny ofert. |
| **5.2. Instalacja hamulcowa przedniego zawieszenia:** | wyposażona w hamulce tarczowe z automatyczną regulacją luzu elementów ciernych. |
| **5.3. Instalacja hamulcowa zawieszenia tylnego (oś napędowa):** | wyposażona w hamulce tarczowe z automatyczną regulacją luzu elementów ciernych. |
| **5.4. Hamulec postojowy:** | 1. uruchamiany bezcięgłowo, dźwignią umieszczoną z lewej strony kierowcy,
 |
| 1. działający poprzez siłowniki membranowo – sprężynowe przynajmniej na koła osi napędowej,
 |
| 1. posiadający system ostrzegawczy informujący kierowcę sygnałem akustycznym o nie załączonym hamulcu postojowym po przekręceniu kluczyka w stacyjce w pozycję „0”.
 |
| **5.5. Hamulec przystankowy:** | 1. ze zredukowanym ciśnieniem na część roboczą hamulca na osi napędowej,
 |
| 1. włączany elektropneumatycznie po otwarciu drzwi lub dźwignią lub przyciskiem na pulpicie kierowcy lub równoważny,
 |
| 1. działający jako blokada, przy prędkości poniżej 3 km/godz. przy otwartych drzwiach,
 |
| 1. działanie awaryjne hamulca sygnalizowane czerwoną lampką na pulpicie kierowcy lub sygnałem akustycznym.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **5. Układ hamulcowy.** |
| **5.6. Hamulec ciągłego działania (retarder):** | 1. zintegrowany z automatyczną skrzynią biegów,
 |
| 1. obsługa poprzez min. trójstopniowy przełącznik umieszczony z prawej strony przy kolumnie kierowniczej oraz zawór hamulcowy stopki pedału,
 |
| 1. włączany przed hamulcem roboczym,
 |
| 1. przełącznik ręczny umożliwiający wyłączanie retardera.
 |
| **6. Koła i ogumienie.** |
| **6.1. Koła:** | 1. tarcze kół o wymiarach 7,50 x 22,50,
 |
| 1. na kołach wewnętrznych tylnej osi obowiązkowe przedłużane wentyle,
 |
| 1. wszystkie koła wyważone,
 |
| 1. osłony śrub kół przednich wykonane ze stali nierdzewnej,
 |
| 1. koła na osi napędowej wyposażone w rozwiązanie techniczne informujące kierowcę o poluzowanych/ odkręconych nakrętkach mocujących koło do piasty osi napędowej,
 |
| **6.2. Ogumienie:** | bezdętkowe wielosezonowe, w wersji „CITY” dla komunikacji miejskiej ze wzmocnionym płaszczem bocznym o wymiarach 275/70 R 22,5, **wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy na moment dostawy partii zamówienia.** |
| **7. Nadwozie.** |
| **7.1. Konstrukcja:** | 1. ramowa lub samonośna wykonana z odpowiedniej stali lub innych materiałów konstrukcyjnych o wymiarach przekrojów zapewniających odpowiednią wytrzymałość na skręcanie i zginanie,
 |
| 1. zabezpieczona antykorozyjnie w sposób umożliwiający bezawaryjne funkcjonowanie bez napraw głównych i dodatkowych konserwacji nadwozia w czasie min. 15 lat,
 |
| 1. poszycie z materiałów odpornych na korozję lub trwale zabezpieczonych przed korozją spełniających warunek podany w ppkt. (b),
 |
| 1. dach wykonany z tworzyw sztucznych wzmacnianych lub blachy odpornej na korozję, albo zabezpieczonej antykorozyjnie lub innych materiałów, spełniających warunek podany w ppkt (b),
 |
| UWAGA. Materiał użyty do produkcji elementów kratownicy podwozia i nadwozia oraz poszycie boczne autobusu i dachu podlega kryterium oceny oferty. |
| 1. zewnętrzne klapy obsługowe, wyposażone w siłowniki gazowe, wszystkie klapy wyposażone w odpowiednie zamknięcia uniemożliwiające samoczynne ich otwarcie podczas jazdy autobusu,
 |
| 1. szybki dostęp do głównego wyłącznika prądu poprzez małą klapkę inspekcyjną umieszczoną w klapie głównej komory akumulatorów systemowych, zabezpieczoną przed samoczynnym otwarciem,
 |
| 1. wewnętrzne pokrywy obsługowe wyposażone w zaczepy lub zamki umożliwiające szybki demontaż,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **7. Nadwozie.** |
| **7.1. Konstrukcja:** | 1. dodatkowe pokrywy obsługowe umożliwiające dostęp do instalacji spryskiwacza szyb, reflektorów, kierunkowskazów, wlewu paliwa, akumulatorów i szybkiego ładowania,
 |
| 1. strefa komory silnika izolowana dźwiękowo,
 |
| 1. zaczepy holownicze z przodu i z tyłu pojazdu. Wykonawca dostarczy adaptery umożliwiające holowanie autobusu,
 |
| 1. krawędzie nadkoli kół z tworzywa sztucznego, dla osi przedniej wykończone profilem gumowym z szczotkami zabezpieczającymi,
 |
| 1. szyba przednia jednoczęściowa ze szkła klejonego, bezpiecznego,
 |
| 1. szyby boczne i tylna ze szkła hartowanego, bezpiecznego, klejone do nadwozia, przyciemniane o współczynnik przepuszczalności światła ~70%,
 |
| 1. szyba tablicy kierunkowej przedniej wydzielona od szyby przedniej (czołowej),
 |
| 1. okno zewnętrzne boczne w kabinie kierowcy otwierane ręcznie lub elektrycznie.

UWAGA. Rozwiązanie to podlega kryterium oceny ofert. |
| 1. podwójna szyba osłaniająca przednią tablicę informacyjną lub inne rozwiązanie zapobiegające parowaniu, np. ogrzewanie elektryczne szyby,
 |
| 1. zderzaki z tworzywa sztucznego wzmocnionego, przedni o konstrukcji trójdzielnej,
 |
| 1. lusterka zewnętrzne (o wymiarach zwierciadła 360 x 180 mm) wraz z ramionami, sterowane elektrycznie, składane i zdejmowane, ogrzewane elektrycznie, dodatkowe lusterko zewnętrzne ułatwiające podjazd pod krawężnik, 2 lusterka wewnętrzne z przodu pojazdu, (o wymiarach zwierciadła d = 300 mm lub 180 x 400 mm) lub równoważne, przy zachowaniu podobnej powierzchni roboczej lusterka ale nie mniej niż 15% od powierzchni wymaganej,
 |
| 1. dwa uchwyty na chorągiewki umieszczone w przedniej górnej zewnętrznej części nadwozia z lewej i prawej strony. Średnica drążka chorągiewki – 16 mm.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **7. Nadwozie.** |
| **7.2. Drzwi:** | 1. troje drzwi pasażerskich dwuskrzydłowych o jednakowych wymiarach,
 |
| 1. otwieranie i zamykanie drzwi pneumatycznie lub elektrycznie,
 |
| 1. zamykanie drzwi sygnalizowane akustycznie i świetlnie,
 |
| 1. drzwi pierwsze i trzecie otwierane do wnętrza, wyposażone w uchwyty wejściowe w kolorze żółtym, spełniające dodatkowo funkcję zabezpieczającą szyby drzwi przed ich wypchnięciem przez pasażerów stojących przy drzwiach; drzwi środkowe (drugie) otwierane odskokowo - przesuwnie na zewnątrz.

Zamawiający dopuszcza aby drzwi drugie i trzecie były otwierane odskokowo-przesuwnie. |
| 1. w skrzyniach napędu drzwi oraz na zewnątrz pojazdu po jednym zaworze bezpieczeństwa umożliwiającym otwarcie drzwi od wewnątrz i z zewnątrz pojazdu,
 |
| 1. szyby przednich drzwi podwójne lub pojedyncze podgrzewane,
 |
| 1. oszklenie pozostałych skrzydeł drzwiowych wykonane ze szkła bezpiecznego, klejone do skrzydeł drzwiowych lub mocowane w uszczelkach,
 |
| 1. obsługa drzwi z oddzielnym sterowaniem skrzydłami w pierwszych drzwiach,
 |
| 1. każde drzwi wyposażone w układ powrotu po napotkaniu oporu przy zamykaniu, krawędzie wewnętrzne wszystkich skrzydeł wyposażone w ochrony przed ściśnięciem przy zamykaniu drzwi,
 |
| 1. pierwsze drzwi zamykane na zamek patentowy z możliwością blokady prawego skrzydła drzwi, pozostałe drzwi ryglowane mechanicznie od wewnątrz, bez możliwości otwierania od zewnątrz pojazdu,
 |
| 1. otwieranie i zamykanie drzwi z pulpitu kierowcy (z wyjątkiem pierwszych drzwi otwieranych także z zewnątrz) indywidualnie, przyciski sterowania drzwi podświetlane z sygnalizacją przystanku „na żądanie”i otwarcia drzwi, dodatkowo jeden przycisk umożliwiający otwieranie i zamykanie jednocześnie wszystkich drzwi,

**UWAGA.** Otwieranie pierwszych drzwi z zewnątrz powinno odbywać się za pomocą ukrytego, hermetycznego przycisku **zwiernego** (Zamawiający nie dopuszcza zastosowanie przycisku piezoelektrycznego), |
| 1. przy otwartych drzwiach hamulec przystankowy działa w charakterze blokady jazdy,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **7. Nadwozie.** |
| **7.2. Drzwi:** | 1. przy każdych drzwiach, wewnątrz, na poręczach pionowych, z prawej i lewej strony (z wyjątkiem pierwszych – 1 przycisk), na wysokości ~ 110 cm, umiejscowione podświetlane przyciski „STOP” („na żądanie”) przekazujące sygnał świetlny na desce rozdzielczej kierowcy:
 |
| * przyciski sygnalizują potrzebę zatrzymania autobusu na najbliższym przystanku,
 |
| * kolor przycisków czerwony,
 |
| * na przycisku lub obudowie napis „STOP”,
 |
| * dodatkowy napis na obudowie przycisku lub na samym przycisku „STOP” wypukłymi znakami w języku Braille’a,
 |
| 1. przy każdych drzwiach, wewnątrz, na poręczach pionowych, z prawej i lewej strony (z wyjątkiem pierwszych – 1 przycisk), na wysokości ~110 cm, umiejscowione przyciski do otwierania drzwi przez pasażerów – tylko tych drzwi, przy których przycisk został naciśnięty:
 |
| * przyciski są wyposażone w funkcję „pamięci” (zapamiętania sygnału naciśnięcia), naciśnięcie przycisku przez pasażera przed zatrzymaniem się autobusu musi skutkować automatycznym otwieraniem danych drzwi, po aktywacji przez kierowcę autobusu opcji samodzielnego otwierania drzwi pasażerów i po zatrzymaniu się autobusu na przystanku; Zamawiający powinien mieć możliwość regulacji czasu pomiędzy otwarciem się drzwi a ich samoczynnym zamknięciem,
 |
| * przyciski powinny być koloru zielonego a obudowy koloru żółtego,
 |
| * na przycisku lub podświetlanej obudowie powinien znajdować się napis “DRZWI” lub znak “<>” i symbol graficzny drzwi oraz dodatkowy wypukły napis w języku Braille’a lub wypukły piktogram w formie znaku “<>”,
 |
| 1. przy drzwiach pierwszych i trzecich na zewnątrz pojazdu na wysokości ~110 cm zainstalowane przyciski sterujące i sygnalizujące z napisem „DRZWI” lub z wypukłym piktogramem symbolizującym drzwi pasażerskie lub wypukły napis w języku Braille’a – przyciski podświetlane dwukolorowo, z możliwością podświetlania samego przycisku lub jego obwódki; w przypadku drzwi środkowych (drugich otwieranych na zewnątrz) przycisk umiejscowiony na prawym płacie drzwi na wysokości ~110 cm,

Przyciski mają umożliwić samodzielne otwarcie drzwi przez pasażera, po zatrzymaniu autobusu, tylko tych drzwi, których przyciski zostały aktywowane poprzez naciśnięcie lub dotknięcie przycisku. |
| 1. przy każdych drzwiach wewnętrzne oświetlenie (LED) oświetlające obszar otwarcia, uruchamiane automatycznie w momencie otwierania drzwi i gasnące po całkowitym zamknięciu się drzwi; dodatkowo Wykonawca wyposaży autobusy w lampy zewnętrzne (LED) oświetlające obszar wejścia do autobusu, tak aby światło z lamp było skierowane w dół, włączane automatycznie przy otwieraniu drzwi oraz w czasie cofania autobusem,
 |
| 1. posiadające funkcję detekcji obecności wsiadającego i wysiadającego pasażera, powodujące zaprzestanie zamykania się drzwi, ich ponowne otwarcie do pełnej szerokości oraz ponowne zamknięcie,
 |
| 1. w przypadku znacznego zatłoczenia obszaru drzwi kierowca powinien mieć możliwość wymuszenia ich zamknięcia przy uwzględnieniu zapisów pkt i).
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **7. Nadwozie.** |
| **7.3. Wentylacja:** | 1. wentylacja kabiny kierowcy za pomocą przesuwnego lub opuszczanego okna z lewej strony kierowcy i nawiewów z elektrycznym wymuszeniem obiegu powietrza,
 |
| 1. wentylacja przestrzeni pasażerskiej za pomocą (min. 1 szt.) wentylatorów wyciągowych, sterowanych elektrycznie z pulpitu kierowcy lub równoważne; wydajność wentylatorów min. 20 m3/ min.,
 |
| 1. dodatkowo przestrzeń pasażerska wyposażona musi być w min. 2 pokrywy dachowe, sterowane elektrycznie trzyzakresowym przyciskiem z pulpitu kierowcy - sterowanie pokryw dachowych musi zapewniać automatyczne zamykanie się po włączeniu klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej, po włączeniu się wycieraczek przedniej szyby na tryb pracy ciągłej oraz po wyłączeniu stacyjki, przekręceniu klucza w stacyjce na pozycję „0”
 |
| 1. min. 6 okien bocznych wyposażonych w uchylne okna wentylacyjne, z możliwością zamykania na klucz (klamkę),
 |
| **7.4. Ogrzewanie kabiny kierowcy:** | 1. z regulacją nawiewu poprzez kanał powietrzny i dysze wylotowe z nadmuchem na szybę przednią i okno boczne kierowcy oraz dysze wylotowe umieszczone w pulpiciei w dolnej części kabiny (na nogi),
 |
| 1. przewody instalacji układu nawiewu wykonane z tworzyw sztucznych lub z metali kolorowych (w obu przypadkach w izolacji termicznej), nagrzewnica przednia odpowiednio osłonięta, zabezpieczona przed nadmuchem zimnego powietrza z zewnątrz,
 |
| 1. moc nagrzewnic powinna zapewnić utrzymanie w czasie jazdy w kabinie kierowcy temperatury plus 180C przy temperaturze zewnętrznej minus 150C,
 |
| 1. nagrzewnica czołowa z temperaturą regulowaną min. trzystopniowo lub regulatorem bezstopniowym z trybem oszczędnościowym.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **7. Nadwozie.** |
| **7.5. Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej:** | 1. ogrzewanie wnętrza przedziału pasażerskiego: cieczą za pomocą grzejników konwektorowych umieszczonych wzdłuż ścian wewnętrznych pojazdu oraz minimum 3 nagrzewnic z wentylatorami – dmuchawami 2-stopniowymi, sterowanymi termostatem, umożliwiającymi automatyczne zał./wył. urządzenia w zależności od temperatury we wnętrzu przedziału pasażerskiego (konstrukcja nagrzewnic bezpieczna dla pasażerów, zabezpieczająca pasażerów przed zranieniem oraz przed uszkodzeniem ich odzieży, zaleca się aby wyloty ciepłego powietrza z nagrzewnic były skierowane w przestrzeń przy drzwiach w celu zapobiegania oblodzeniu podłogi w rejonie drzwi) lub inne rozwiązanie np. konwektorowo-nawiewne spełniające poniższe wymagania,
 |
| 1. sterowanie ogrzewaniem realizowane automatycznie utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę, uruchamiane przy spadku temperatur, w przedziale pasażerskim poniżej 150C,
 |
| 1. Zamawiający musi posiadać możliwość zmiany poziomu temperatur granicznych, przy których ogrzewanie uruchamia się automatycznie oraz możliwość ręcznego wyłączenia (np. w okresie letnim),
 |
| 1. moc nagrzewania zapewniająca utrzymanie w czasie jazdy w przestrzeni pasażerskiej temperatury plus 150C przy temperaturze zewnętrznej minus 150C,
 |
| 1. urządzenie podgrzewające sterowane przez termostat w zakresie od 550C do 700C, wyposażone w układ oszczędnościowy, który przy wyłączonym silniku automatycznie przełącza nagrzewnicę czołową na stopień pierwszy lub w tryb oszczędnościowy i wyłącza nagrzewnice w przestrzeni pasażerskiej.
 |
| **7.6. Ogrzewanie dodatkowe:** | 1. urządzenie do podgrzewania cieczy chłodzącej włączane automatycznie po uruchomieniu silnika pojazdu przy temperaturze zewnętrznej powietrza poniżej +50C działające również niezależnie od pracy silnika o mocy min. 30 kW, włączane z pulpitu kierowcy z możliwością rejestracji odczytu czasu pracy (należy dołączyć urządzenie z oprogramowaniem umożliwiające dokonanie odczytu zarejestrowanych danych),
 |
| 1. rury instalacji grzewczej wykonane z metali kolorowych lub ze stali nierdzewnej, termoizolowane na całej długości,
 |
| 1. pobór paliwa ze zbiornika autobusu.
 |
| **7.7. Klimatyzacja:** | 1. klimatyzatory z napędem od silnika dla kabiny kierowcy i przestrzeni pasażerskiej lub w przypadku zintegrowania klimatyzacji kabiny kierowcy oraz klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej z funkcją niezależnego sterowania i regulacji temperatury dla poszczególnych przestrzeni,
 |
| 1. sterowanie klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy) utrzymujące zaprogramowaną temperaturę i włączane automatycznie gdy temperatura powietrza w przedziale wyniesie plus 250C; Zamawiający musi mieć możliwość programowania temperatury włączania i wyłączania klimatyzacji,
 |
| 1. urządzenie musi realizować funkcję chłodzenia, ogrzewania i wentylacji przestrzeni pasażerskiej, automatycznie we współpracy z układem ogrzewania autobusu,
 |
| 1. z możliwością pracy urządzeń w trybie samej wentylacji przestrzeni pasażerskiej,
 |
| 1. zapewniający skuteczną klimatyzację w tym odwilżanie przestrzeni pasażerskiej,
 |
| 1. posiadająca moc chłodniczą nie mniejszą niż 24 kW, z czynnikiem chłodniczym R 134a,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **7. Nadwozie.** |
| **7.7. Klimatyzacja:** | 1. posiadająca możliwość ręcznego włączania i wyłączania niezależnie od automatycznego sterowania,
 |
| 1. niedopuszczalny podczas pracy ogrzewania i klimatyzacji jest stan, w którym systemy te działają przeciwstawnie; oznacza to, że podczas pracy ogrzewania klimatyzacja nie może równocześnie chłodzić przestrzeni pasażerskiej,
 |
| 1. w układzie klimatyzacyjnym przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy zainstalowane filtry wielokrotnego użytku,
 |
| 1. elementy klimatyzacji zunifikowane z układem ogrzewania,
 |
| 1. osłony klimatyzatorów umieszczonych na dachu autobusu, wyposażone w filtry siatkowe ze stali nierdzewnej,
 |
| 1. układ klimatyzacyjny przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy musi być dostarczony wraz z 10-letnim pakietem serwisowo-gwarancyjnym, obejmującym:

- wszystkie elementy klimatyzacji oraz materiały eksploatacyjne,- czynności obsługowe, naprawcze, kontrolne i legalizacyjne. |
| UWAGA. Ilość czynnika chłodniczego podlega kryterium oceny ofert. |
| **7.8. Lakierowanie:** | 1. farbami akrylowymi wieloskładnikowymi z utwardzoną powierzchnią zgodnie ze wzorem przedstawionym przez Zamawiającego przy podpisaniu umowy,
 |
| 1. antykorozyjne zabezpieczenie podwozia i profili zamkniętych.
 |
| **8. Wyposażenie wnętrza.** |
| **8.1. Kabina kierowcy:** | 1. kabina kierowcy typu zamkniętego doprowadzona do szyby czołowej lub minimum do deski rozdzielczej z oszklonymi drzwiami do przestrzeni pasażerskiej, zamykanymi na zamek patentowy,
 |
| 1. drzwi wyposażone w okienko przesuwne lub uchylne w kierunku dolnym i pulpit umożliwiający sprzedaż biletów na przystankach,
 |
| 1. fotel kierowcy z wielopołożeniową możliwością regulacji siedziska i oparcia, zawieszony pneumatycznie, wyposażony w zagłówek i trzypunktowy pas bezpieczeństwa oraz dodatkowo w dwa pokrowce wykonane z takiego materiału jak poszycie fotela,
 |
| 1. nad miejscem kierowcy przestrzeń przeznaczona na sprzęt elektroniczny, np.: radioodtwarzacz lub inne wg ustaleń z Zamawiającym, (zamontowane urządzenia powinny być odpowiednio skierowane na kierowcę),
 |
| 1. wyposażona w nowoczesny, ergonomiczny pulpit kierowcy z regulacją położenia kolumny kierownicy wraz z tablicą wskaźników, z możliwością wymiany pojedynczych przełączników (klawiszy) bez konieczności demontażu lub wymiany całego modułu,
 |
| 1. tablica wskaźników pulpitu z zestawem kontrolek i ciekłokrystalicznym wyświetlaczem wielofunkcyjnym LCD informującym kierowcę na bieżąco o stanie technicznym pojazdu, wyposażona w prędkościomierz, drogomierz, licznik przebiegu dziennego, obrotomierz oraz z zamontowanym wskaźnikiem zużycia paliwa pokazującym chwilowe i średnie zużycie paliwa (z funkcją kasowania),
 |
| 1. tachograf niedopuszczalny. Zamawiający wymaga przygotowania miejsca pod ewentualny montaż tachografu, w tzw. „trójzębie” wraz z przygotowaniem niezbędnej instalacji elektrycznej oraz otworu montażowego wraz z zaślepieniem,
 |
| 1. roleta przeciwsłoneczna na lewej części szyby przedniej oraz na szybie bocznej z lewej strony kierowcy,
 |
| 1. zamykany na klucz schowek na drobne przedmioty oraz min. jeden wieszak na ubranie kierowcy umieszczony na wewnętrznej stronie ścianki działowej kabiny,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **8. Wyposażenie wnętrza.** |
| **8.1. Kabina kierowcy:** | 1. wyposażona w radio samochodowe z odpowiednim osprzętem (głośnik, antena z możliwością skręcenia w pozycję poziomą),
 |
| 1. wyposażona w gniazdo zapalniczki 12 V (zasilane przed stacyjką), zabezpieczone bezpiecznikiem,
 |
| 1. wyposażona w podwójne gniazdo USB 5V/2A (zasilane przed stacyjką i zabezpieczone bezpiecznikiem),
 |
| 1. wyposażona w uchwyt na telefon typu smartfon, zamontowane na desce rozdzielczej w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym,
 |
| 1. wyposażona w podstawkę pod rozkład jazdy z oświetleniem punktowym LED,
 |
| 1. kolorystyka wnętrza kabiny kierowcy do uzgodnienia z Zamawiającym przy podpisaniu umowy.
 |
| 1. oświetlenie punktowe pozwalające na sprawne odczytywanie rozkładów jazdy, sprzedaży biletów oraz wypełnienie kart drogowych; wszystkie lampy w kabinie włączane osobnymi przyciskami.
 |
| **8.2. Podłoga:** | 1. płaska na całej długości autobusu bez stopni wejściowych we wszystkich drzwiach,
 |
| 1. przy drugich drzwiach rozkładana ręcznie lub automatycznie rampa (podest) najazdowa - spełniająca wymagania Regulaminu 107 EKG ONZ lub równoważnego - do obsługi wózków inwalidzkich lub dziecięcych, zamontowana w podłodze we wnęce umożliwiającej grawitacyjny odpływ wody na zewnątrz przy wypoziomowanym nadwoziu autobusu,
 |
| 1. poszyta wielowarstwową, wodoodporną, trudnopalną sklejką, gwarantującą optymalne wygłuszenie przestrzeni pasażerskiej,
 |
| 1. wykładzina podłogowa szara, gładka, przeciwpoślizgowa jednolita, wykonana ze składników żywicznych; dopuszcza się tradycyjną wykładzinę przeciwpoślizgową (szarą, gładką) zgrzewaną na łączach i wykończoną listwami ozdobnymi,
 |
| 1. w strefach zewnętrznych drzwi pas o szerokości min. 100 mm – żółty, ostrzegawczy,
 |
| 1. krawędzie podestu, nadkoli oraz stopni wejściowych wyłożone listwami w kolorze żółtym,
 |
| 1. dodatkowo przy jednym siedzeniu dostępnym z niskiej podłogi przeznaczonym dla osób niepełnosprawnych na podłodze oznakowane trwałym i odpornym na zużycie piktogramem, miejsce dla psa przewodnika.
 |
| **8.3. Przestrzeń pasażerska:** | 1. poręcze:
* poziome wyposażone w uchwyty wiszące do trzymania się przez pasażerów stojących, zabezpieczone przed przesuwaniem się po poręczy,
 |
| * pionowe,
 |
| * malowane w kolorze żółtym, proszkowo lub w osłonach PCV w kolorze żółtym,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **8. Wyposażenie wnętrza.** |
| **8.3. Przestrzeń pasażerska:** | 1. za stanowiskiem kierowcy osłona z nieprzeźroczystego tworzywa sztucznego lub nieprzeźroczystego szkła hartowanego, przy drzwiach wejściowych ścianki osłonowe z szybą ze szkła bezpiecznego lub z poliwęglanów umiejscowione:
 |
| * za drzwiami pierwszymi,
 |
| * przed i za drzwiami drugimi, (otwieranymi na zewnątrz) z poręczami poziomymi ułatwiającymi wejście do pojazdu,
 |
| * przed i za drzwiami trzecimi,
 |
| 1. uchwyty zamontowane na ścianach osłonowych,
 |
| 1. autobusy wyposażone w minimum 1 podwójny port USB 5V/2A (zasilane po stacyjce i zabezpieczone bezpiecznikiem), w przestrzeni pasażerskiej; gniazda mają być zlokalizowane w miejscu łatwo dostępnym i umożliwiających bezproblemowe korzystanie. Lokalizacja do uzgodnienia z Zamawiającym podczas podpisywania umowy,
 |
| 1. na ścianie bocznej, na wysokości dolnej linii okien, naprzeciwko drugich drzwi we wnęce dla wózków, przymocowane na całej długości, płaskie oparcie z poręczą poziomą; gabaryty oparcia ustalić z Zamawiającym.
 |
| **8.4. Stanowisko dla wózka:** | 1. naprzeciwko drugich drzwi miejsce (o wymiarach min. 2200 x 750 mm) przystosowane do przewozu wózków, mieszczące jednocześnie wózek dziecięcy i inwalidzki zaopatrzone w przycisk tradycyjny podświetlany w kolorze niebieskim oraz oznaczony znakiem wypukłym w języku „Braille’a” sygnalizujący kierowcy zamiar opuszczenia autobusu przez pasażera na wózku inwalidzkim. Dodatkowo taki sam przycisk umiejscowiony na prawym płacie drzwi środkowych (drugich) otwieranych na zewnątrz,
 |
| 1. wózek inwalidzki powinien być mocowany tyłem do kierunku jazdy, podparty w tylnej części do poduszki służącej jako oparcie oraz powinien być przypięty pasem bezwładnościowym do osłaniającej poręczy.
 |
| 1. oznakowane trwałymi i odpornymi na zużycie piktogramami wózka inwalidzkiego i dziecięcego na podłodze (ramka oraz piktogram w kolorze żółtym).
 |
| 1. w przestrzeni dla wózków (w świetle II drzwi), dwa pasy mocujące, służące do zabezpieczenia przewożonego roweru oraz uchwyt dla przedniego koła roweru. Rozwiązanie powinno uniemożliwić niezamierzone przemieszczenie roweru w autobusie podczas jazdy.

Szczegóły do ustalenia z Zamawiającym, podczas podpisywania umowy, |
| **8.5. Wykończenie wnętrza:** | 1. poszycie wewnętrzne: laminowana płyta dźwiękochłonna w kolorystyce uzgodnionej z Zamawiającym,
 |
| 1. słupki międzyokienne i listwy podokienne z tworzywa lub metali kolorowych,
 |
| 1. młotki bezpieczeństwa zamocowane na linkach do słupków międzyokiennych lub nad wyjściami ewakuacyjnymi, ilość dopasowana do wyjść bezpieczeństwa,
 |
| 1. pas nadokienny: pokrywy z tworzyw sztucznych wzmacnianych lub z paneli aluminiowych i laminatu,
 |
| 1. zamontowane trzy ramki do ekspozycji reklam wewnętrznych lub informacji dla pasażerów w formacie A3,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **8. Wyposażenie wnętrza.** |
| **8.5. Wykończenie wnętrza:** | 1. sufit: płyty z tworzywa sztucznego w kolorze jasnym,
 |
| 1. wszystkie pokrywy, klapy znajdujące się pod sufitem powinny mieć możliwość szybkiego demontażu, muszą być zamykane na klucz bez potrzeby odkręcania wkrętów, śrub, itp.
 |
| 1. cała powierzchnia dachu i ścian bocznych izolowana termicznie i akustycznie,
 |
| 1. ściany osłonowe komory silnika w tylnej części nadwozia izolowane termicznie i akustycznie,
 |
| 1. kolorystyka całości wnętrza do uzgodnienia z Zamawiającym przy podpisaniu umowy.
 |
| **8.6. Siedzenia:** | 1. o budowie modułowej, wykonane z tworzywa sztucznego na szkielecie stalowym (lub z tworzywa sztucznego) z możliwością łatwego demontażu i montażu, ergonomiczne, wandaloodporne, tj. o powierzchniach utrudniających naniesienie napisów typu „graffiti” z wkładką tapicerską na całej powierzchni (oparcie i siedzisko),
 |
| 1. z uchwytami od strony przejścia,
 |
| 1. kolorystyka pokryć i wzór siedzeń do uzgodnienia z Zamawiającym przy podpisaniu umowy,
 |
| 1. w obrębie miejsc siedzących, przed którymi nie znajdują się inne miejsca siedzące zwrócone w tym samym kierunku (z poręczą umożliwiającą przytrzymanie się przy wstawaniu), muszą zostać zamontowane poręcze (na ścianie bocznej lub elementach zabudowy wnętrza) ułatwiające opuszczenie miejsca siedzącego.
 |
| 1. Zamawiający wymaga zastosowania następującego materiału obiciowego:
* dla siedzeń normalnych: 9322 Saverno ECE, kolor – 6998 blau,
* dla siedzeń specjalnych: 9322 Saverno ECE, kolor – 6791 grau,
 |
| 1. dodatkowo Wykonawca dostarczy:
* dla siedzeń normalnych min. 30 m2 materiału obiciowego: 9322 Saverno ECE, kolor – 6998 blau,
* dla siedzeń specjalnych min. 10 m2 materiału obiciowego: 9322 Saverno ECE, kolor – 6791 grau,
 |
| **8.7. Wyposażenie ruchome pojazdu:** | 1. trójkąt ostrzegawczy,
 |
| 1. apteczka,
 |
| 1. latarka LED z bateriami,
 |
| 1. kamizelka ostrzegawcza,
 |
| 1. dwie gaśnice typu GP-4 lub równoważne, jedna umocowana na ścianie kabiny kierowcy, druga z przodu w przestrzeni pasażerskiej, lub obie w obrębie kabiny kierowcy, w zasięgu jego wzroku,
 |
| 1. haczyk otwierania rampy do wózka inwalidzkiego, usytuowany za fotelem kierowcy,
 |
| 1. dwa kliny pod koła,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **8. Wyposażenie wnętrza.** |
| **8.7. Wyposażenie ruchome pojazdu:** | 1. koła zapasowe na każdy autobus z oponami wielosezonowymi bezdętkowymi typu miejskiego ze wzmocnionym płaszczem bocznym o wymiarach: 275/70 R 22,5 (takimi samymi, jak opony, na których pojazd zostanie dostarczony):
* 2 szt. na oś napędową,
* 1 szt. na oś przednią.

Wszystkie opony z danej grupy powinny być tej samej marki i tego samego typu i **wyprodukowane nie wcześniej niż 6 miesięcy na moment dostawy partii zamówienia.** |
| 1. torby lub pojemniki (min. 1) na materiały informacyjne i reklamowe mieszczące min. 200 stron formatu A4,
 |
| 1. po trzy komplety kluczy do włazów, klap oraz zamków patentowych i stacyjek.
 |
| **8.8. Oznakowanie pojazdu:** | 1. nad przednią szybą wewnątrz autobusu zainstalowana tabliczka z napisem wskazującym całkowitą dopuszczalną liczbę miejsc oraz liczbę miejsc siedzących w autobusie,
 |
| 1. wewnątrz autobusu naklejki informujące o miejscu dla wózka inwalidzkiego i wózka dziecięcego, wyjścia bezpieczeństwa, awaryjne otwieranie drzwi, autobus klimatyzowany, autobus monitorowany,
 |
| 1. na zewnątrz autobusu oznakowanie informujące:

- autobus przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych, - autobus przystosowany do przewozu roweru,- awaryjne otwieranie drzwi, - autobus monitorowany i klimatyzowany, - wejście dla wózków (tak/nie), |
| 1. nad każdym kołem napis określający wymagany poziom ciśnienia powietrza w ogumieniu (przy uwzględnieniu rodzaju zainstalowanego ogumienia oraz funkcji – autobus miejski),
 |
| 1. czytelne oznakowanie wszystkich wlewów (klap) do zbiorników płynów eksploatacyjnych.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.1. Otwartość Systemu:** | 1. Zamawiający bezwzględnie wymaga dostarczenia Systemu otwartego, opartego na standardowych protokołach komunikacyjnych, który docelowo, obejmie swym działaniem całe miasto Bielsko-Biała, w tym w szczególności, wszystkie sygnalizacje świetlne należące do Miejskiego Zarządu Dróg w Bielsku-Białej, a także cały obszar działania Zamawiającego, w tym także poza granicami miasta,
 |
| 1. Zamawiający zaakceptuje protokoły komunikacyjne pod warunkiem, że będą charakteryzowały się one możliwością przyłączenia kolejnych urządzeń jak i otwartością. Protokół komunikacyjny podsystemu otwartego musi być protokołem dostępnym publicznie, w szczególności pozwalającego każdemu zainteresowanemu producentowi urządzeń lub oprogramowania, za zgodą Zamawiającego, dać możliwość zaimplementowania do danego podsystemu swoich urządzeń lub oprogramowania z funkcjonującym w gminie Bielsko-Biała systemem ITS
 |
| 1. protokoły komunikacyjne wszystkich urządzeń montowanych do autobusów muszą być dostarczone Zamawiającemu przed odbiorami końcowymi autobusów,
 |
| 1. wymaganą otwartość interfejsów komunikacyjnych definiuje się jako zbiór zasad i funkcji określających wymianę informacji i zdefiniowanych struktur danych przez ogólnodostępne protokoły komunikacyjne,
 |
| 1. przepływy danych pomiędzy systemami powinny zostać udokumentowane tak, aby w przyszłości możliwe było ich modyfikowanie przez Zamawiającego we własnym zakresie.
 |
| 1. wszystkie urządzenia i programy tego systemu powinny współpracować i posiadać pełną komunikację z systemem ITS i CeSIP (Inteligentny System Transportowy oraz Centralny System Informacji Pasażerskiej będącym i funkcjonującym już w gminie Bielsko-Biała).
 |
| 1. komunikaty graficzne i głosowe przekazywane pasażerom w autobusach, będą prezentowane w następujących językach: polskim, angielskim oraz ukraińskim. Nazwy: ulic, przystanków i tym podobnych będą prezentowane w języku polskim.
 |
| **9.2. Licencjonowanie:** | Wszystkie licencje na dostarczone przez Wykonawcę urządzenia lub oprogramowanie, muszą być wystawione na Zamawiającego i zawierać wsparcie techniczne w języku polskim oraz uaktualnienia przez okres min. 10 lat od daty wydania protokołu odbioru.Udzielone licencje nie mogą w żaden sposób ograniczać rozbudowy Systemu przez podmioty trzecie. |
| **9.3. Dokumentacja:** | Wszystkie wiadomości systemu, powinny być rejestrowane w bazach danych. (Wszystkie aplikacje korzystające z baz danych muszą mieć dokumentację bazy danych zawierającą schemat i opis tabel oraz relacji ze szczegółowym wyjaśnieniem znaczenia pól). Zamawiający może korzystać ze wszystkich baz danych (czytać/zapisywać bez utraty gwarancji). W realizacji zadania dopuszcza się metodę wirtualizacji. Aplikacje muszą mieć dokumentację w języku polskim oraz długoterminowe (min. 10 lat od zakończenia wdrożenia) wsparcie w języku polskim. Dokumentacja musi zawierać instrukcje dla użytkownika, administratora oraz dla programisty lub projektanta. |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.4. Urządzenia pokładowe w autobusach:** | System pokładowy w autobusie składać się będzie z następujących elementów:1. komputera pokładowego wraz z odbiornikiem GPS, hodometrem oraz inerfejsem komunikacyjnym,
2. wyświetlacza wewnętrznego podsufitowego oraz zewnętrznych tablic informacyjnych: przedniej, bocznej i tylnej,
3. automatycznej głosowej informacji o trasie przejazdu,
4. monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego pojazdu,
5. systemu do automatycznego zliczania pasażerów.
 |
| 1. **System lokalizacji pojazdów.**

System automatycznej lokalizacji pojazdów komunikacji miejskiej oparty na systemie GPS to podstawowe narzędzie do zarządzania transportem publicznym. Niezbędne jest aby system lokalizacji pojazdów działał z dokładnością min. 10 metrów. |
| 1. **Komputer pokładowy.**

Komputer pokładowy musi kontrolować aktualne położenie pojazdu na trasie (lokalizacja geograficzna GPS i logiczna w oparciu o sygnał z hodometru) i porównywać te dane z rozkładem jazdy. W efekcie uzyskana jest informacja o odchyleniu czasowym względem realizowanego rozkładu jazdy.Wymagane jest, aby system pokładowy składający się z komputera pokładowego wraz z podłączonymi urządzeniami, mógł działać w trybie autonomicznym. Oznacza to, że pomimo braku łączności z centrum sterowania, a tym samym braku informacji w centrum o aktualnej pozycji pojazdu i wszystkich jego istotnych parametrach, komputer pokładowy będzie nadal realizował wszystkie wymagane funkcje na poziomie lokalnym. |
| 1. Komputer pokładowy musi charakteryzować się następującymi parametrami:
 |
| * warunki pracy: temperatura w zakresie od minus 200C do plus 700C,
 |
| * wilgotność do 95%,
 |
| * pamięć Flash: min. 1 GB,
 |
| * obsługa przynajmniej 20-kanałowego modułu GPS,
 |
| * obsługa modułu GPRS/3G/LTE/5G,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.4. Urządzenia pokładowe w autobusach:** | * wejście/wyjście cyfrowe służące do podłączenia urządzeń pokładowych między innymi: kasowników, drzwi, hodometru, biegu wstecznego, tablic kierunkowych oraz innych wynikających ze specyfikacji pojazdu. Minimalna liczba interfejsów: 2xRS-232, RS-485, 1x CAN-bus, 4xRS422 lub zamiennie za interfejs RS-422 dodatkowo 2xRS-232 1 RS-485 pod warunkiem, że zapewnią one bezproblemowe i bezpośrednie (tzn. bez złączy przejściowych) podłączenie wszystkich urządzeń pokładowych autobusu do komputera,
 |
| * audio in/out do podłączenia zestawu głośnomówiącego,
 |
| * dwa porty USB,
 |
| * port Ethernet 10/100, z interfejsem do podłączenia innych urządzeń,
 |
| * obsługa WiFi w standardach b/g/n lub nowszych,
 |
| * napięcie zasilania dostosowane do instalacji elektrycznej pojazdu i odpowiednio stabilizowane, aby nie powodować zakłóceń w pracy urządzeń,
 |
| 1. Wymagana funkcjonalność komputera pokładowego:
* obsługa magistrali pojazdowej do podłączenia pokładowych urządzeń peryferyjnych przy wykorzystaniu otwartych protokołów komunikacyjnych,
 |
| * podłączenie do hodometru i czujnika drzwi pojazdu,
 |
| * obsługa modemu GSM/GPRS/UMTS/LTE/5G z funkcja audio, GPS,
 |
| * obsługa systemu monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego
 |
| * obsługa zewnętrznych i wewnętrznych kierunkowych tablic elektronicznych,
 |
| * obsługa systemu zliczania potoków pasażerskich import danych do systemu CeSIP,
 |
| * podłączenie do przycisku alarmowego,
 |
| * podłączenie do zestawu głośnomówiącego kierowcy,
 |
| * podłączenie do wzmacniacza w pojeździe w celu generowania zapowiedzi kolejnych przystanków oraz innych komunikatów głosowych, zdefiniowanych w systemie,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **10. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.4. Urządzenia pokładowe w autobusach:** | * zapowiedzi (pomiar drogi rzeczywistej – identyfikacja przystanków na trasie),
 |
| * obsługa kasowników będących na wyposażeniu autobusu,
 |
| * zliczanie skasowanych biletów papierowych,
 |
| * przenoszenie danych z autobusu i do autobusu przy pomocy komputera (stacji bazowej) na terenie zajezdni za pomocą transmisji WiFi a także poprzez modem GSM/LTE/5G,
 |
| * rejestracja parametrów technicznych, m.in.: droga przejechana przez autobus, przekroczenie prędkości jazdy, przejechana droga między przystankami, gwałtowne hamowanie i przyspieszanie, włączanie i wyłączanie silnika, włączanie i wyłączanie oświetlenia wewnętrznego, otwieranie drzwi, załączanie ogrzewania, włączanie biegu „N” podczas jazdy, przekroczenie temperatury w układzie chłodzenia silnika, czas pracy agregatu grzewczego, jazda poza ekonomicznym zakresem obrotów silnika, historycznie przez okres min. 45 dni,
 |
| * przekazywanie informacji o aktualnej realizacji rozkładu jazdy zarówno za pomocą liczb (odchyłka od kursu w formie mm:ss), jak i graficznie na panelu kierowcy,
 |
| * w przypadku włączenia się pojazdu do ruchu po rozkładowym rozpoczęciu kursu na dowolnym fragmencie trasy oraz po zmianie danych rozkładowych w czasie realizacji kursu komputer powinien automatycznie wykryć (po przejechaniu przez maksimum dwa przystanki) realizowany kurs, kierunek i pozycję tak aby prawidłowo wyświetlić informacje na tablicach informacyjnych i wyznaczyć odchyłkę od aktualnego rozkładu jazdy. Kierujący powinien mieć możliwość ręcznej korekty wskazywanego przez komputer kursu,
 |
| * zabezpieczenie danych w pamięci przed dostępem osób nieuprawnionych, np. logowanie poprzez numer PIN,
 |
| * odczyt i aktualizacja danych musi następować również po wyłączeniu komputera w tzw. trybie czuwania.
 |
| 1. Minimalne wymagania dla interfejsu:
* zapewnienie metod logowania do sytemu. Należy zapewnić procedury logowania pojazdów do systemu po uruchomieniu komputera pokładowego pojazdu. Podczas logowania musi być zapewniona procedura weryfikacji prawidłowości danych w jednostce lokalnej pod kątem zgodności z danymi w centrum zarządzania. Transmisja z systemem centralnym ma się odbywać za pomocą tunelu APN w sieci GSM,
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.4. Urządzenia pokładowe w autobusach:** | * graficzny dotykowy wyświetlacz LCD – 10 cali,
 |
| * przycisk dla szybkiego dostępu do najczęściej używanych funkcji (dopuszcza się przycisk programowalny dostępny na panelu dotykowym interfejsu kierowcy),
 |
| * przycisk żądania połączenia głosowego (łączność realizowana w systemie GSM); (dopuszcza się przycisk programowalny dostępny na panelu dotykowym interfejsu kierowcy),
 |
| * przycisk alarmowy,
 |
| * przycisk wyłączania/włączania blokady kasowników, (dopuszcza się przycisk programowalny dostępny na panelu dotykowym interfejsu kierowcy),
 |
| * przycisk umożliwiający włączenia/wyłączenia zapowiedzi głosowych następnych przystanków (dopuszcza się przycisk programowalny dostępny na panelu dotykowym interfejsu kierowcy).
 |
| Wykonawca dostarczy licencjonowane oprogramowanie narzędziowe do obsługi komputera, wprowadzania zmian programowych, odczytu i zmian parametrów oprogramowania niezbędnego dla realizacji wymienionych zadań. |
| 1. **Urządzenie głośnomówiące do połączeń głosowych z dyspozytorem.**

Urządzenia głośnomówiące przewodowe w postaci zintegrowanego - w jednej obudowie -wzmacniacza audio z głośnikiem oraz mikrofonem na regulowanej, tzw. „gęsiej szyi”, winno być zainstalowane na stałe w kabinie kierowcy i powiązane z modemem GSM/GPRS/LTE/5G z funkcją audio, a także z przyciskiem żądania połączenia głosowego. |
| 1. **System nagłośnienia w przestrzeni pasażerskiej.**

Pojazdy muszą być wyposażone w system automatycznej głosowej zapowiedzi informacji o trasie. Aktualne dane (pliki w standardzie .mp3 - zapowiedzi powinny być wgrywane do pojazdów globalnie przez system CeSIP) do wgrania treści do systemu Zamawiający udostępni na 30 dni przed odbiorem, tak aby mogły być wgrane i przetestowane w pojazdach. System nagłośnienia w przestrzeni pasażerskiej powinien dawać możliwość wygłaszania następujących rodzajów komunikatów: 1. komunikaty z nazwą bieżącego przystanku,
2. komunikaty z nazwą następnego przystanku,
3. komunikaty o charakterze przystanków (np. „na żądanie”),
4. dodatkowe komunikaty, np. o przystanku końcowym, awarii pojazdu, itp.

Urządzenie nagłaśniające winno składać się ze wzmacniacza oraz zestawu głośników wewnętrznych zainstalowanych w płycie podsufitowej przestrzeni pasażerskiej autobusu oraz głośnika zewnętrznego zamontowanego w pobliżu pierwszych drzwi dwustrumieniownych.System zewnętrznej informacji głosowej podaje numer linii i kierunek jazdy. Głośność komunikatów powinna wynosić 90 dB w godzinach szczytu i 65 dB w pozostałych porach dnia (z możliwością dalszego zmniejszania głośności w przypadku niektórych przystanków/pór dnia) – jako dobry wzór do określania głośności wykorzystane zostały przepisy z Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311, z późn. zm.). System powinien być aktywowany automatycznie na każdym przystanku lub być wzbudzany przez pasażera. |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.4. Urządzenia pokładowe w autobusach:** | 1. **Wyświetlacze wewnętrzne.**

Multimedialne wyświetlacze LCD programowane globalnie przez system CeSIP w celu realizacji dynamicznej informacji pasażerskiej dla pasażerów wewnątrz pojazdu. |
| 1) Wyświetlacze wewnętrzne podsufitowe:* funkcję wyświetlacza pełni integralna część monitora ciekłokrystalicznego (lub innego analogicznego rozwiązania) o minimalnej przekątnej 23”, o rozdzielczości min. 1920x1080 pixeli, przeznaczonego do emisji przekazu informacyjnego,
 |
| * liczba i lokalizacja wyświetlaczy – bezpośrednio pod sufitem, w osi podłużnej pojazdu; w liczbie jednej sztuki – za kabiną kierowcy.
 |
| Wyświetlacz powinien pozwolić na wyświetlanie informacji o: |
| * oznaczeniu linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej,
 |
| * pętli, do której zmierza pojazd,
 |
| * przebiegu trasy (nazwy przystanków) w formie tzw. „liniowego wykresu trasy”, w orientacji pionowej,
 |
| * możliwości wyróżnienia wybranych elementów przebiegu trasy (inwersja koloru),
 |
| * możliwych przesiadkach na inne linie komunikacyjne w czasie rzeczywistym,
 |
| * aktualnym czasie (godzinach i minutach) oraz aktualnej dacie,
 |
| * czasie (w minutach) pozostały do odjazdu pojazdu z pętli,
 |
| * informacji o następnym przystanku (po odjeździe z przystanku),
 |
| * informacji o bieżącym przystanku (przed dojazdem do przystanku),
 |
| * komunikacie „STOP”, w przypadku naciśnięcia przez pasażera przycisku „na żądanie”,
 |
| * dodatkowych komunikatach, przygotowanych przez operatora/organizatora,
 |
| * prezentowanych obrazach graficznych i wideo spełniających funkcje informacyjne,
 |
| * reklamach i komunikatach specjalnych przesyłanych przez system dyspozytorski CeSIP,
 |
| * dodatkowych informacjach o wprowadzeniu objazdów (np. inny kolor tła przystanków objazdowych informacja „trasa zmieniona”).
 |
| 2) Wyświetlacz wewnętrzny, boczny* funkcję wyświetlacza pełni integralna część monitora ciekłokrystalicznego (lub innego analogicznego rozwiązania) o minimalnej przekątnej 37”, o rozdzielczości min. 1920 x 540 pixeli, podświetlane diodami LED i formacie obrazu 3,4:1-4:1, przeznaczonego do emisji przekazu informacyjnego,
 |
| * liczba i lokalizacja wyświetlaczy – w liczbie jednej sztuki; lokalizacja - wewnątrz autobusu z prawej strony, pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami.
 |
| **Wyświetlacz powinien pozwolić na wyświetlanie informacji o:** |
| * oznaczeniu numeru linii w postaci numerycznej lub alfanumerycznej,
 |
| * przebiegu całej trasy linii (nazwy przystanków) w formie tzw. „liniowego wykresu trasy”, w orientacji poziomej, w formie tzw. „koralików”,
 |
| * aktualnym czasie (godzinach i minutach) oraz aktualnej dacie,
 |
| * informacji o następnym przystanku (po odjeździe z przystanku),
 |
| * informacji o bieżącym przystanku (przed dojazdem do przystanku),
 |
| * czas przejazdu wyrażonego w minutach (czas przejazdu liczony jest narastająco od wyróżnionego, następnego przystanku).
 |
| * Sposób prezentacji: w górnej części tablicy wyświetlany jest następny przystanek, następny przystanek wyróżniony zostaje kolorem czerwonym także na liście kolejnych przystanków, przebyta trasa (nazwy i symbole przystanków) oznaczona zostaje na szaro. Realizując każdy kurs wykaz przystanków wyświetlany na tablicy musi odzwierciedlać wszystkie obsługiwane w danym kursie przystanki.
 |
| **UWAGA****1. Odległość dolnej krawędzi monitora od poziomu podłogi w miejscu montażu nie może być mniejsza niż 195 cm. Jeżeli konstrukcja pojazdu nie pozwala na montaż w osi, dopuszcza się montaż w innym – uzgodnionym z Zamawiającym – miejscu.****2. Miejsce montażu wyświetlacza/y bocznych do ustalenia z Zamawiającym.** |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.4. Urządzenia pokładowe w autobusach:** | 1. **Elektroniczne tablice zewnętrzne diodowe:**
* przednia dwurzędowa (pełnowymiarowa na szerokość autobusu, minimalna rozdzielczość: 200 punktów w poziomie, 24 punkty w pionie), wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy o minimalnym polu odczytowym 1790x235 mm,
 |
| * jedna boczna (dwurzędowa, minimalna rozdzielczość: 160 punktów w poziomie, 24 punkty w pionie), wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy o minimalnym polu odczytowym 1100x170 mm,
 |
| * tylna, (dwurzędowa, minimalna rozdzielczość: 160 punktów w poziomie, 24 punkty w pionie), wyświetlająca numer linii i kierunek jazdy o minimalnym polu odczytowym 1100x170 mm,
 |
| * możliwość stosowania piktogramów, we wszystkich tablicach,
 |
| * diody w tablicach koloru białego,
 |
| * diody o min. jasności świecenia 5000 mcd,
 |
| * zakres kątów emisji/widzenia:

- 1200 w poziomie,- 1200 w pionie, |
| * posiadać funkcje dostosowania jasności świecenie w zależności od natężenia oświetlenia zewnętrznego/ słonecznego z histerezą czasową,
 |
| * dodatkowo boczna tablica liniowa wysokiego kontrastu, diody w kolorze białym umiejscowione w okolicach przednich drzwi; dedykowana dla osób niedowidzących minimalna rozdzielczość 40 punktów w poziomie, 24 punkty w pionie, wyświetlająca numer linii o minimalnym polu odczytowym 370x230 mm.
 |
| 1. **Kasowniki elektroniczne.**

Kasowniki jednofunkcyjne trzy sztuki na jeden autobus przystosowane do kasowania biletów papierowych, sterowane i blokowane z komputera pokładowego. Kasowniki muszą mieć wbudowany głośnik, zamontowane na poręczach pionowych, naprzeciw drzwi.  |
| Funkcja dla biletów papierowych:* nadruk na bilecie 17 znaków (z możliwością drukowania liter, znaków i cyfr) w formacie: MM – DD – R – NNN – GG : mm,

gdzie:- MM – miesiąc,- DD – dzień, - R – ostatnia cyfra roku, - NNN – numer autobusu, - GG – godzina, - mm - minuta, |
| * niezawodna praca w zakresie temperatur od minus 200C do plus 600C.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.4. Urządzenia pokładowe w autobusach:** | Kasowniki w obudowie wandaloodpornej w kolorze żółtym, wyposażone w czytelny, wyświetlacz LCD, z podświetleniem, podglądem czasu.Sygnalizacja dźwiękowa i optyczna skasowania biletu papierowego oraz niesprawności, włączenia/wyłączenia. **UWAGA 1.**Wykonawca dodatkowo przygotuje, w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym, instalację zasilania dla 1 szt. kasownika realizującego płatności zbliżeniowe, obejmujące:- wyprowadzenie naprzeciw drugich drzwi, przewodów zasilających kasownik ze złączami „+30” oraz „+15” w pojeździe, - należy uwzględnić zapisy w pkt 10.1 pkt b).**UWAGA 2.** Wykonawca dodatkowo do tablic kierunkowych i kasowników dostarczy oprogramowanie serwisowe z odpowiednimi interfejsami. |
| Przynajmniej jeden kasownik powinien znajdować się w pobliżu miejsca dla osób poruszających się na wózkach i drzwi . Dojście do niego od drzwi oraz od miejsca dla osób poruszających się na wózkach musi być pozbawione przeszkód. Wszystkie kasowniki powinny być zabudowane na wysokości maksymalnie 110 cm od podłogi autobusu.Lokalizacja kasownika powinna być wyróżniona kolorystycznie (np. inny kolor słupka, na którym jest zainstalowany lub wyróżniający się pas kolorystyczny na ścianie, na której zainstalowano kasownik). Dodatkowo kasownik lub jego obrys powinien być wykończony kontrastowym kolorem (najlepiej żółtym). Kasownik nie powinien odstawać na więcej niż 10 cm od ściany pojazdu. Jeśli to niemożliwe, należy zapewnić możliwość wykrycia kasownika białą laską poprzez zastosowanie do niego pionowej konstrukcji sięgającej do podłogi. |
| **Uwaga.****Zamawiający wymaga zastosowania kasowników:****- producent: Mikroelektronika,****- typ: NJ24COT.** |
| 1. **Radiomodem.**

Radiomodem WiFi wraz z anteną umożliwiający odbiór aktualnych danych ze stacji bazowej do komputera pokładowego (tablice elektroniczne, urządzenia zapowiadające) oraz przesył danych technicznych, rejestrowanych przez komputer pokładowy do stacji bazowej.Zamawiający wymaga aby w/w dane były również odbierane i wysyłane poprzez modem GSM/GPRS/UMTS/LTE/5G, |
| 1. **Wyposażenie pojazdów dla potrzeb udzielania priorytetu.**

Pojazdy muszą być wyposażone w urządzenia umożliwiające lokalizację GPS, generowanie i periodyczne nadawanie komunikatów o pozycji pojazdu. Urządzenia muszą spełniać następujące wymagania:* możliwość obsługi i oprogramowania przez port Ethernet, USB lub RS232/485,
* komunikacja z Centrum Zarządzania Ruchem,
* częstotliwość nadawania komunikatów musi być konfigurowalna z poziomu centralnego,
* na poziomie centralnym musi być możliwość utworzenia pośrednich punktów trasy, których przejechanie będzie raportowane niezależnie.
 |
| Zarządzanie komputerami pokładowymi.System musi posiadać moduł zarządzania zalogowanymi komputerami pokładowymi zainstalowanymi w pojazdach. Musi być zapewniony zdalny dostęp serwisowy i możliwość zmiany istotnych parametrów pracy komputera, w tym danych przewozowych. Ponadto oczekuje się, że komputer pokładowy będzie wysyłał do centrum informacje odnośnie aktualnego statusu pracy i pozycji (logicznej i GPS) oraz urządzeń do niego podłączonych. Dane te powinny zostać zapisane i przechowywane w centralnej bazie danych lub plikach dziennika systemu i przechowywane min. 45 dni. |
| 1. **Połączenia sieciowe.**

GPRS/GSM/LTE/5G.Karty SIM pracujące w prywatnym APN dostarczy Zamawiający, za ich pośrednictwem realizowane są połączenia z systemem dyspozytorskim, w ramach systemu ładowania danych, informacji o lokalizacji pojazdów oraz monitoringu on-line. |
| **Urządzenia do automatycznego zliczania pasażerów** z funkcją umożliwiającą rozróżnianie pasażerów wsiadających i wysiadających z sensorami umiejscowionymi nad wszystkimi drzwiami, współpracujące z komputerem pokładowym i oprogramowaniem centralnym (CeSIP). Wykonawca zapewni uprawnienia pełnego dostępu do tego oprogramowania, co najmniej trzem pracownikom Zamawiającego |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.5. System cyfrowego monitoringu wizyjnego:** | 1. składowe systemu:

System monitoringu wizyjnego winien składać się z kamer wewnętrznych i zewnętrznych pojazdu, wyświetlacza LCD i rejestratora cyfrowego. Kamery wewnętrzne mają za zadanie monitorowanie przestrzeni pasażerskiej autobusu, oraz przestrzeni przed i za pojazdem. Kamery zewnętrzne śledzą obraz z boku pojazdu. Obraz przekazywany jest do rejestratora zlokalizowanego w kabinie kierowcy. Monitor (wyświetlacz LCD) zamontowany w kabinie kierowcy powinien umożliwiać stały podgląd obrazu z kamer. System powinien posiadać zabezpieczenie zapisanych danych przed ich utratą spowodowaną przerwami w zasilaniu, oraz podtrzymywanie zasilania przez 30 minut – zapis powinien zostać automatycznie wznowiony po przywróceniu zasilania. W skład systemu powinno wchodzić także oprogramowanie umożliwiające przeglądanie i archiwizację zapisanych danych w standardzie H.265 lub nowszym, mającego na celu zabezpieczenie materiału poprzez graficzny znak wodny widniejący bezpośrednio na nagranym materiale. Podłączenie dysku za pomocą stacji dokującej podłączonej do komputera PC przy pomocy złącza USB i poprzez podłączenie urządzenia zewnętrznego do rejestratora nagrań; możliwość przekazania zarejestrowanego materiału dowodowego wraz z niezbędnym oprogramowaniem do przeglądania zapisu lub plikiem uruchamiającym odczyt; przeglądanie materiałów według różnych kryteriów: daty, czasu, numeru kamery; możliwość przeglądania obrazu w przedziale czasu: przewijania obrazu do tyłu i do przodu z różnymi prędkościami: zatrzymanie obrazu i jego wydruku oraz zapisanie w formie pliku; możliwość oglądania obrazów z pojedynczej kamery jak i ze wszystkich kamer jednocześnie. Na zarejestrowanym materiale musi znaleźć się informacja otrzymana z autokomputera zawierająca następujące dane* data,
* dokładny czas (godzina, minuta, sekunda),
* kierunek linii,
* przystanek,
* numer autobusu,
* prędkość jazdy.
 |
| 1. wymagania funkcjonalne:
2. Kamery – 10 szt.
* 7 szt. przedział pasażerski; w tym 1 szt. skierowana na kabinę kierowcy, 4 szt. obserwujące wnętrze autobusu wraz z drzwiami wejściowymi, 1 szt. obserwująca drogę przed pojazdem, 1 szt. obserwująca drogę za pojazdem) umieszczone w podsufitowych kopułkowych obudowach, wandaloodpornych,
* 3 szt. kamer zewnętrznych; w tym 2 szt. z prawej strony pojazdu, skierowane na wszystkie drzwi oraz 1 szt. z lewej strony pojazdu umiejscowiona z przodu, obiektywem skierowana do tyłu, zamontowane w obudowach (osłonach) chroniących je przed uszkodzeniami.

Kamery rejestrujące obraz w kolorze muszą być wytrzymałe i niezawodne oraz dostarczać obraz wysokiej jakości i dostosowywać się do zmieniającego się natężenia światła. Kamery muszą być odporne na wibracje charakterystyczne dla pojazdów komunikacji miejskiej. Miejsce montażu kamer do uzgodnienia z Zamawiającym.  |
| 1. Rejestrator cyfrowy:

Rejestrator powinien umożliwiać cyfrową rejestrację sygnału wideo z możliwością rejestracji dźwięku i jednoczesnego przeglądania obrazu zarejestrowanego. Powinien umożliwiać zapis ciągły i być odporny na zawieszenie się systemu. Rejestrator powinien odznaczać się solidną konstrukcją, być łatwy w montażu oraz odporny na uszkodzenia mechaniczne oraz wstrząsy charakterystyczne dla pojazdów komunikacji miejskiej. Powinien posiadać zabezpieczenia mechaniczne (zamki) oraz zabezpieczenia przed dostępem do zarejestrowanych materiałów, np. poprzez hasła. Urządzenie powinno być wyposażone w cztery dyski twarde SSD MLC 3/2,5” w wynajmowanej kieszeni o pojemności min. 1 TB każdy. Możliwa powinna być szybka wymiana dysków w rejestratorze. Musi istnieć możliwość nagrywania w trybie alarmowym. Nagrania alarmowe nie mogą zostać nadpisane do momentu ich fizycznego zgrania. |
| Urządzenie powinno posiadać przyjazne w obsłudze menu z rozbudowaną opcją wyszukiwania i przeglądania nagrań. Aplikacja oprogramowania w języku polskim. System musi posiadać możliwość przesyłu danych drogą bezprzewodową WiFi z funkcją zamawiania wcześniej zaplanowanych nagrań. Zamawiający wymaga aby w/w dane były również wysyłane poprzez modem GSM/LTE/5G. |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.5. System cyfrowego monitoringu wizyjnego:** | 1. Wyświetlacz LCD:

Ciekłokrystaliczny kolorowy wyświetlacz LCD, typu TFT – dotykowy, o przekątnej min. 8” powinien posiadać adaptery umożliwiające montaż w miejscu wskazanym przez Zamawiającego w kabinie kierowcy z możliwością płynnej regulacji w pionie i poziomie, podgląd obrazu dzielonego. Monitor musi pełnić funkcję panelu informacyjnego przekazującego kierowcy wiadomości o błędach i awariach systemu monitoringu jak np. zasłonięcie kamery, brak nagrywania, itp. |
| 1. Mikrofon – umieszczony w sposób umożliwiający nagrywanie rozmów kierowcy autobusu z pasażerami.
 |
| 1. parametry techniczne:
 |
| 1. Kamery: wewnętrzne i tylna spełniająca również rolę kamery cofania;
 |
| * rozdzielczość 2 MPix (min. 1920x1080) przy 24 kl./s w kompresji H.265 lub nowszej,
 |
| * przetwornik 1/3”,
 |
| * dwa niezależnie konfigurowane strumienie wideo,
 |
| * kamera tylna wyposażona w zintegrowane diody IR z zasięgiem min. 18 m,
 |
| * zintegrowany obiektyw,
 |
| * stała ogniskowa w przedziale od min. 2.1 do 2.8 mm,
 |
| * zakres temperatur pracy od minus 100C do plus 500C.
 |
| 1. Kamera przednia:
 |
| * rozdzielczość 3 MPix (2560x1400) przy 24 kl./s w kompresji H.265 lub nowszej,
 |
| * zintegrowany obiektyw z automatycznie sterowaną przesłoną (autoiris),
 |
| * zintegrowane diody IR z zasięgiem min. 18m,
 |
| * zakres temperatur pracy od minus 100C do plus 500C.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **9. Systemy informatyczne i informacyjne.** |
| **9.5. System cyfrowego monitoringu wizyjnego:** | 1. Kamery zewnętrzne z grzałkami umiejscownione z prawej i lewej strony pojazdu:
 |
| * rozdzielczość 2 MPix (min. 1920x1080) przy 24 kl./s w kompresji H.265 lub nowszej,
 |
| * dwa niezależne strumienie wideo,
 |
| * cyfrowa redukcja szumu,
 |
| * obudowa zewnętrzna o stopniu ochrony IK 1 i szczelności IP 67,
 |
| * zakres temperatur pracy od minus 200C do plus 500C,
 |
| 1. Rejestrator cyfrowy:
 |
| * cztery twarde dyski SSD MLC SATA 3 (2,5” w wyjmowanej kieszeni) o pojemności co najmniej 1 TB każdy (umożliwiające rejestrację obrazu z min. 14 dni pracy pojazdu, po zastosowaniu kompresji obrazu H.265 lub nowszej),
 |
| * nagrywanie ciągłe: rozdzielczość do 1920 x 1080, min. 15 kl/s dla pojedynczej kamery,
 |
| * możliwość konfiguracji rejestratora przez serwis wewnętrzny Zamawiającego,
 |
| * kompresja video H.265 lub nowsza,
 |
| * min. 4 wejścia USB, w tym 2 wejścia USB 3.0 do podłączenia klawiatury, myszy i dysku zewnętrznego,
 |
| * min. 1 port Ethernet, 1 szt. HDMI,
 |
| * zasilanie: 16-36 V,
 |
| * obudowa bezwentylatorowa,
 |
| * możliwość geolokalizacji pojazdów na mapie,
 |
| * możliwość obsługi poprzez WiFi i LAN,
 |
| * temperatura pracy w zakresie od minus 100C do plus 500C,
 |
| * wbudowany układ stabilizacji temperatury,
 |
| * format zapisu: standard H.265 lub nowszy, umożliwiający zabezpieczenie zapisanego obrazu przed modyfikacją poprzez zastosowanie graficznego znaku wodnego widocznego bezpośrednio na nagranym materiale,
 |
| * oprogramowanie do zarządzania rejestratorem w języku polskim,
 |
| * start systemu do pełnej funkcjonalności nie dłuższy niż 2 minuty,
 |
| * aktualizacja software poprzez USB, WiFi i GSM/LTE/5G.
 |
| UWAGA! Kamery powinny mieć możliwość wyboru rodzaju strumienia (CBR, VBR) oraz stopnia kompresji materiału wizyjnego. |
| **10. Układy zaopatrzenia w paliwo, płyny i smary eksploatacyjne.** |
| **10.1. Zbiornik paliwa:** | 1. pojedynczy lub wieloczęściowy wykonany z materiałów odpornych na korozję: stal nierdzewna, tworzywo sztuczne,
 |
| 1. pojemność min. 240 dm3,
 |
| 1. zaopatrzony we wlew z błyskawicznym zamknięciem,
 |
| 1. pokrywa wlewu zamykana na zamek patentowy,
 |
| 1. trzy komplety kluczy na wyposażeniu.
 |
| **10.2. Zbiorniki wyrównawcze:** | 1. zbiornik dla płynu chłodzącego – przezroczysty lub zaopatrzony w przezroczystą rurkę wskaźnikową umożliwiającą kontrolę poziomu płynu,
 |
| 1. zbiornik dla oleju silnikowego (będący częścią systemu smarowania opisanego w pkt. 3.1 f) przezroczysty z tworzywa sztucznego lub metalowy z metali kolorowych, wyposażony w przezroczystą rurkę wskaźnikową umożliwiającą kontrolę poziomu oleju.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **10. Układy zaopatrzenia w paliwo, płyny i smary eksploatacyjne.** |
| **10.3. Układ czyszczenia przedniej szyby:** | 1. zbiornik płynu o pojemności min. 10 dm3 (+/- 15%), wykonany z tworzywa sztucznego,
 |
| 1. po dwie rozpryskowe dysze spryskiwacza na każdą z wycieraczek,
 |
| 1. napęd wycieraczek elektryczny z regulowaną częstotliwością pracy,
 |
| 1. min. dwie prędkości pracy wycieraczek,
 |
| 1. silnik wycieraczek odporny na przeciążenia.
 |
| **10.4. Centralny układ smarowania podwozia:** | 1. progresywny (lub nieprogresywny) układ centralnego smarowania na smar klasy NL GI 2, wyposażony w sygnalizator informacji o niesprawności działania układu,
 |
| 1. obejmujący wszystkie punkty obsług podwozia,
 |
| 1. Zamawiający dopuszcza bezobsługowy system, tzn. nie wymagający smarowania w ciągu całego okresu eksploatacyjnego,
 |
| 1. w obu przypadkach Zamawiający dopuszcza ręczne smarowanie wału napędowego.
 |
| **11. Układ pneumatyczny.** |
| **11.1. Rozmieszczenie:** | 1. wszystkie elementy i urządzenia umieszczone w sposób chroniący je przed zanieczyszczeniem błotem, śniegiem i środkami chemicznymi do posypywania dróg,
 |
| 1. układ powinien być zabezpieczony przed zamarzaniem, wyposażony w podgrzewany osuszacz powietrza ze zintegrowanym regulatorem powietrza oraz automatyczny separator kondensatu (oleju i wody),
 |
| 1. zestaw zaworków do ręcznego odwadniania instalacji pneumatycznej umożliwiający szybkie odwodnienie układu,
 |
| 1. szybkozłącze umieszczone z przodu i tyłu nadwozia w miejscu łatwo dostępnym, umożliwiające szybkie (bez potrzeby demontażu elementów autobusu) podłączenie sprężonego powietrza ze źródła zewnętrznego. Zamawiający wymaga, aby szybkozłącze zasłonięte było klapką w karoserii z prostym mechanizmem zamykania, np. zatrzask, itp. Dostarczone powietrze do szybkozłącza ze źródła zewnętrznego musi przepływać przez osuszacz oraz musi uniemożliwiać uruchomienie silnika autobusu,
 |
| 1. zainstalowanie szybkozłącza pneumatycznego do lewej ściany autobusu w okolicy kabiny kierowcy do miejsca łatwo dostępnego i pozwalającego na odblokowanie siłowników membranowo–sprężynowych,
 |
| 1. przewody montowane w strefach wysokich temperatur wykonane ze stali nierdzewnej,
 |
| 1. w pozostałych strefach z tworzywa sztucznego,
 |
| 1. sprężarka z zaworem zabezpieczającym przed nadmiernym wzrostem ciśnienia w przypadku zatkania się przewodów za sprężarką lub inne rozwiązanie spełniające tę funkcję,
 |
| 1. głowica sprężarki chłodzona płynem,
 |
| 1. napęd sprężarki poprzez koła zębate,
 |
| 1. czytelnie i trwale oznakowany zestaw przyłączy diagnostycznych umożliwiający pełną ocenę stanu technicznego układu.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **12. Instalacja elektryczna.** |
| **12.1. Wymagania:** | 1. oparta na elektronicznym systemie transmisji danych (szyna CAN),
 |
| 1. instalacja zabezpieczona przed zawilgoceniem,
 |
| 1. złącza przewodów i urządzeń opisane w sposób trwały i czytelny jak na schematach instalacji,
 |
| 1. tablica/e rozdzielcza/e umieszczona wewnątrz autobusu w miejscu najmniej narażonym na skutki kolizji drogowych,
 |
| 1. dogodny dostęp do tablic/y rozdzielczych/ej nie wymagający demontażu stałych elementów wyposażenia,
 |
| 1. wiązki przewodów opisane w sposób umożliwiający ich identyfikację na podstawie schematów elektrycznych,
 |
| 1. sygnał akustyczny informujący o zamiarze zamknięcia drzwi,
 |
| 1. instalacja 24 V wyposażona w dwa akumulatory 12 V wykonane w technologii AGM, o poj. min. 220 Ah każdy, zamontowane w wysuwanej lub obrotowej obudowie,
 |
| 1. gniazdo NATO do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu, zamontowane w miejscu umożliwiającym bezpieczny i wygodny dostęp (przy gnieździe 230V do zasilania prostownika) oraz główny wyłącznik prądu zamontowany w miejscu pracy kierowcy,
 |
| 1. zamontowany prostownik trakcyjny 2x30A do ładowania akumulatorów w pojeździe (bez potrzeby ich demontażu) w systemie Active Inverter Technology (Aktywnej Technologii Inwertorowej – wysokiej częstotliwości) posiadający dwa obwody ładowania, umożliwiający ładowanie kilku akumulatorów o różnych wielkościach o różnych kombinacjach połączeniowych. Prostownik powinien być zamontowany w łatwo dostępnym miejscu z możliwością szybkiego, bezpiecznego podłączenia do sieci zewnętrznej 230V, z przodu i tyłu pojazdu pod klapą. Miejsce montażu złącza sieciowego do uzgodnienia z Zamawiającym.

**UWAGA**. Podczas ładowania akumulatorów z ładowarki automatycznie włącza się blokada rozruchu silnika |
| 1. instalacja zabezpieczona bezpiecznikami automatycznymi
 |
| l) akustyczny sygnał cofania,  |
|  m) światła wewnętrzne oświetlające przedział pasażerski, kabinę kierowcy oraz obszar wejść muszą być wykonane w technologii LED, z możliwością częściowego wyłączenia grupy lamp w przedziale pasażerskim w celu wyeliminowania odblasków w przedniej szybie pojawiających się podczas jazdy nocą, |
| n) oświetlenie zewnętrzne wykonane w technologii LED, |
| o) zainstalowany ogranicznik prędkości jazdy autobusu (maksymalna prędkość 80 km/h). |
| **13. Systemy bezpieczeństwa.** |
| **13.1 Wymagania:** | a) oferowany autobus musi spełniać wymagania Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166(Dz.Urz.UE.L 2019 Nr 325, str. 1 z późn. zm.); |
| b) autobus musi być wyposażony w systemy poprawiające bezpieczeństwo jazdy: * system unikania kolizji – aktywna kontrola bezpieczeństwa martwych stref pojazdu – z przodu oraz po prawej i lewej stronie, wykrywanie m. in. pieszych lub rowerzystów oraz potencjalnych zagrożeń z prawej oraz lewej strony pojazdu, system umożliwiający detekcję nocną.
* system wspomagający kierowcę w zapobieganiu lub łagodzeniu skutków kolizji m. in. poprzez alerty wizualne oraz dźwiękowe.
* system zabudowany w taki sposób aby nie utrudniał pracy kierowcy.
 |

|  |  |
| --- | --- |
| Opis parametrów | **Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy**  |
| 1 | **2** |
| **14. Wymagania dodatkowe.** |
| **14.1. Szkolenia:** | Wykonawca we własnym zakresie i na swój koszt przeszkoli: 1. dziesięciu pracowników Zamawiającego w zakresie obsługi i naprawy oferowanych autobusów,
2. po dwóch kierowców Zamawiającego na każdy dostarczony pojazd w zakresie obsługi i ekonomicznej jazdy oferowanym autobusem.
 |
| **14.2. Dokumentacja:** | Wykonawca wraz z autobusami na własny koszt (nieodpłatnie) dostarczy Zamawiającemu kompletną dokumentację techniczną w języku polskim oferowanego autobusu obejmującą co najmniej: 1. instrukcję fabryczną w zakresie prawidłowej obsługi i eksploatacji autobusu – 3 egzemplarzy,
2. instrukcję napraw autobusów – 2 egzemplarze,
3. schemat instalacji elektrycznej (w tym instalacji oświetleniowej i sygnalizacyjnej) – 2 egzemplarze,
4. schemat układu pneumatycznego i hamulcowego – 2 egzemplarze,
5. schemat układu chłodzenia – 2 egzemplarze,
6. schematy układów hydraulicznych – 2 egzemplarze,
7. schemat układu kierowniczego – 2 egzemplarze,
8. dokładną instrukcję (harmonogram) czynności obsługowych – 2 egzemplarze,
9. katalog części zamiennych – 2 egzemplarze.

**UWAGA.** Zamawiający wymaga, aby instrukcje napraw, schematy i katalogi zostały dostarczone przez Wykonawcę w wersji elektronicznej, po uzgodnieniu z Zamawiającym.  |
| **14.3. Przyrządy i narzędzia specjalistyczne:** | a) Wykonawca dostarczy zestaw przyrządów diagnostycznych wraz z instrukcjami i oprogramowaniem aktualizowanym na bieżąco w okresie co najmniej przez 10 lat, w języku polskim; umożliwiający przeprowadzenie kalibracji, ustalenie błędów i awarii w instalacjach pojazdu oraz, po uzgodnieniu z Zamawiającym, narzędzia specjalistyczne umożliwiające udzielenie Zamawiającemu autoryzacji wewnętrznej, w zakresie, co najmniej wykonywania obsług technicznych oraz napraw bieżących w technologii wymiany uszkodzonych zespołów i podzespołów oraz częściowej naprawy zespołów i podzespołów z wymianą części. |
| b) Wykonawca wraz z dostawą pierwszego autobusu, dostarczy Notebook serwisowy z wyżej wymienionym oprogramowaniem, o odporności na upadek z 1,8m, odporny na wstrząsy i uderzenia (MIL-STD-810G) oraz szczelności min. IP65. |
| **14.4. Części zamienne:** | Wykonawca zobowiązuje się dostarczać części zamienne występujące w standardowym obrocie i katalogu części przekazanym wraz z autobusem, w czasie 5 dni roboczych od złożenia zamówienia przez Zamawiającego lub upoważnionego przez niego przedstawiciela, (nie dot. to takich zespołów i podzespołów jak: silnik, skrzynia biegów, tylny most, przednia oś i elementów kratownicy – w tym przypadku termin dostawy zostanie każdorazowo uzgodniony z Zamawiającym). |

**UWAGA!**

Ilekroć opis przedmiotu zamówienia odnosi się do norm, ocen technicznych, specyfikacji technicznych, systemów referencji technicznych oraz znaków towarowych, o których mowa w art. 101 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 3 ustawy Pzp, Zamawiający dopuszcza rozwiązania równoważne pod warunkiem, że Wykonawca udowodni w ofercie,
w szczególności za pomocą przedmiotowych środków dowodowych, o których mowa w art. 104-107 ustawy Pzp,
że proponowane rozwiązania w równoważnym stopniu spełniają wymagania określone w opisie przedmiotu zamówienia. Zamawiający uznaje rozwiązanie za równoważne, które umożliwia uzyskanie założonego w opisie przedmiotu zamówienia efektu za pomocą innych rozwiązań technicznych lub parametrów nie gorszych od wymaganych i opisanych w SWZ.