**OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA – „MAXI – dwunastometrowe”**

1. **OGÓLNE WARUNKI TECHNICZNE**
	1. Przedmiotem zamówienia jest dostawa 5 sztuk fabrycznie nowych, niskoemisyjnych, niskopodłogowych, miejskich autobusów hybrydowych na potrzeby transportu publicznego w Chojnicach.
	2. Kody według Wspólnego Słownika Zamówień CPV:

34.12.11.00-2 – autobusy transportu publicznego,

34.12.14.00-5 – autobusy niskopodłogowe.

Słownik uzupełniający:

EA12-8 – przystosowany dla osób niepełnosprawnych,

MA12-7 – do transportu miejskiego.

CB41-4 z napędem hybrydowym.

* 1. Będące przedmiotem niniejszego zamówienia autobusy muszą być pojazdami fabrycznie nowymi (wg definicji z Ustawy Prawo o ruchu drogowym z 20 czerwca 1997 r. – tekst jednolity Dz.U. z 2012r. poz., 1137 z późn. zmianami). Zamawiający wymaga, aby wszystkie elementy konstrukcyjne, części, elementy wyposażenia, elementy każdego z systemów, a także dostarczany wraz z autobusami sprzęt, urządzenia i narzędzia były fabrycznie nowe.
	2. Oferowane autobusy muszą posiadać aktualne „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu” lub „Świadectwo Homologacji Typu WE Pojazdu”, wydane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (tekst jedn.: Dz.U. z 2015 r., poz., 1475) wraz z załącznikami, potwierdzające bezwarunkowe udzielenie homologacji, wydane zgodnie z obowiązującymi przepisami, tj. spełnienie warunków określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tekst jednolity Dz. U z 2015 r. poz. 305 z późn. zmianami) wymaganych dla dopuszczenia do ruchu bez żadnych odstępstw.

 Kopię Świadectwa homologacji typu pojazdu (kompletny dokument łącznie z pełnym opisem technicznym typu pojazdu) należy załączyć do oferty, gdy zaistnieje konieczność aktualizacji posiadanego przez Wykonawcę dokumentu homologacji dla konkretnego oferowanego autobusu, Wykonawca załącza do oferty dokument posiadany na dzień składania ofert, wraz z zobowiązaniem dostarczenia właściwego „Świadectwa homologacji typu pojazdu” niezwłocznie po jego uzyskaniu, lecz nie później niż 14 dni przed terminem dostawy pierwszych autobusów.

Do kopii „Świadectwa homologacji typu pojazdu” oferowanego typu autobusu, Wykonawca zobowiązany jest załączyć wyniki badań homologacyjnych przynależnych do danego świadectwa homologacji w zakresie hałasu zewnętrznego. W przypadku homologacji wystawionej w innym języku niż język polski, należy załączyć jej tłumaczenie na język polski dokonane przez tłumacza przysięgłego. Dodatkowo Wykonawca zobowiązany jest załączyć ww. „Świadectwo homologacji typu pojazdu” w postaci elektronicznej w formacie pdf.

* 1. Autobusy muszą spełniać wymagania Regulaminu nr 107 EKG/ONZ – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 255, 2010 r.).
	2. Autobusy muszą spełniać wszystkie wymagania określone w Dziale III ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity Dz.U. z 2012 r. poz., 1137 z późn. zmianami) oraz odpowiadać warunkom technicznym określonym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tekst jednolity Dz.U. 2015 poz. 305 z późn. zmianami).
	3. Autobusy muszą spełniać aktualną normę dla autobusów miejskich niskopodłogowych, obowiązującą na terytorium Polski (normę PN-S-47010:1999) lub normy równoważne, obowiązujące na terytorium państw członkowskich UE lub państw, z którymi Wspólnota Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, pozwalające na rejestrację pojazdów na terenie Polski.
	4. Zastosowane rozwiązania techniczne muszą być przetestowane przez producenta. Autobusy muszą być produkowane seryjnie (nie prototypy), tj. znajdować się w bieżącej ofercie sprzedaży. Zamawiający wymaga, aby Wykonawca wykazał, że posiada niezbędne doświadczenie w produkcji autobusów z napędem hybrydowym z wykorzystaniem silnika wysokoprężnego, zasilanego olejem napędowym, tj. dostarczył wcześniejszym klientom autobusy tego rodzaju w co najmniej 3 egzemplarzach.
		1. Autobusy mają posiadać napęd hybrydowy, napędzany silnikiem wysokoprężnym i silnikiem/silnikami elektrycznym/elektrycznymi w równoległym lub szeregowym systemie hybrydowym. Silniki napędu hybrydowego mogą pracować, w zależności od potrzeb, na przemian lub jednocześnie.
		2. Zamontowany w autobusach napęd hybrydowy musi zapewniać trakcję jazdy podobną do trakcji autobusu wyposażonego w klasyczny układ napędowy wykorzystujący tylko silnik diesla. Układ hybrydowy musi odzyskiwać energię podczas hamowania i wykorzystywać ją do ładowania magazynu energii elektrycznej – akumulatorów, superkondensatorów lub też innych rozwiązań. Całość napędu hybrydowego musi być sterowana przez elektroniczny system, zapewniający optymalne wykorzystanie energii, zapewniając tym samym niskoemisyjność autobusów w zakresie substancji szkodliwych emitowanych do środowiska.
	5. Autobusy muszą być wykonane przy maksymalnym wykorzystaniu materiałów niepalnych, szczególnie w zakresie materiałów użytych do konstrukcji i wyposażenia wnętrza nadwozia; Zalecane jest posiadanie homologacji EWG pojazdu odnośnie do palności materiałów użytych wewnątrz konstrukcji oferowanego autobusu, uzyskanej zgodnie z warunkami określonymi w Dyrektywie 95/28/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 roku lub regulaminie 118 EKG ONZ.
	6. W przypadku, gdy w okresie pomiędzy złożeniem przez Wykonawcę oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia, a realizacją Umowy:
		1. Nastąpi zmiana przepisów prawa w zakresie rejestracji, homologacji, sprzedaży lub wprowadzenia do użytku nowych autobusów (w tym także zespołów i podzespołów do tych autobusów), Wykonawca zobowiązany jest zrealizować przedmiot zamówienia z uwzględnieniem tychże zmian;
		2. Pojawią się na rynku nowsze rozwiązania technologiczne lub techniczne, ograniczające koszty eksploatacji autobusów lub rozwiązania ograniczające emisję szkodliwych substancji do atmosfery, to Wykonawca może je zastosować w oferowanych autobusach przy zachowaniu wszelkich wymogów i warunków określonych w SIWZ.
		3. W przypadku zaistnienia któregokolwiek z powyższych punktów, na Wykonawcy spoczywa obowiązek dostarczenia autobusów spełniających normy przewidziane przepisami prawa polskiego oraz spełniające wymogi i warunki określone w SIWZ, a także obowiązek dostarczenia dokumentów, umożliwiających zarejestrowanie dostarczonych aut na terenie Rzeczpospolitej Polskiej.
	7. Będące przedmiotem niniejszego postępowania autobusy muszą spełniać następujące wymagania:
		1. Powinny charakteryzować się nowoczesną technologią gwarantującą wysoką jakość wykonania, niezawodnością w okresie eksploatacji oraz niskimi kosztami eksploatacji.
		2. W niniejszym „Opisie Przedmiotu Zamówienia” dla wymagań określonych jako „zalecane” Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązania, zespołu lub podzespołu równorzędnego, spełniającego nie gorsze niż opisane wymagania, w tym wymagania określone jako minimalne.
	8. Wszystkie opisane w niniejszym postępowaniu dostarczone przez Wykonawcę autobusy muszą być pojazdami tej samej marki, tego samego modelu oraz tej samej wersji. Podzespoły, zastosowane części, rozwiązania techniczne, wyposażenie etc. muszą być takie same we wszystkich dostarczonych przez Wykonawcę pojazdach, za wyjątkiem systemu automatycznego zliczania pasażerów, który zamontowany będzie w jednym autobusie.
	9. Uzgodnienie szczegółów wykonania zamówienia w zakresie kwestii estetycznych, kolorystyki zewnętrznej i wewnętrznej autobusów, wykończenia etc., które nie mają wpływu na ocenę ofert przez Zamawiającego, zostanie dokonane pomiędzy stronami umowy po jej podpisaniu.
1. **SZCZEGÓŁOWA CHARAKTERYSTYKA WYPOSAŻENIA
I KOMPLETACJI AUTOBUSÓW**
	1. **Parametry ogólne autobusów.**
		1. Długość całkowita: od 11 500 mm do 12 200 mm.
		2. Szerokość całkowita (bez lusterek bocznych): do 2 550 mm.
		3. Wysokość całkowita: do 3 450 mm.
		4. Liczba miejsc pasażerskich stojących ustalona zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 11 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ, przy zastosowaniu wskaźnika powierzchni podłogi przeznaczonej na jednego pasażera wynoszącego 0,15 m2 (wskaźnik napełnienia – 6,7 osoby/m2 powierzchni podłogi S1 przeznaczonej dla pasażerów stojących).
			1. Ilość miejsc pasażerskich siedzących i stojących (łącznie) – co najmniej 75.
				1. Minimalna ilość miejsc siedzących (bez miejsca kierowcy) – 25, w tym co najmniej:

4 miejsca siedzące wykonane jako siedzenia specjalne dla pasażerów niepełnosprawnych, spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ; miejsca te powinny się znajdować w pobliżu drugich drzwi autobusu, zalecane usytuowanie przodem do kierunku jazdy;

co najmniej 5 miejsc siedzących dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi, tj. umożliwiające pasażerowi swobodne zajęcie miejsca z poziomu podłogi bez pokonywania stopni;

siedzenia o szerokości siedziska większej niż normatywna (tzw. „półtorówki”) traktowane będą jako siedzenia pojedyncze. Siedzenia składane nie będą zaliczane do wykazu z ust. 2.1.4.1.1.2.

Liczba miejsc wyznaczonych na:

1 miejsce (przestrzeń) o wymiarach około 700 x 1000 mm, przeznaczona dla wózka dziecięcego, usytuowana przy ścianie bocznej autobusu;

1 miejsce dla wózka inwalidzkiego (przestrzeń dla wózka inwalidzkiego wraz z urządzeniem przytrzymującym spełniające wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ).

W każdej z przestrzeni, o których mowa w ust. 2.1.4.1.1.5. i 2.1.4.1.1.6. zalecane zamontowane po 2 składane siedzenia, mocowane do ściany bocznej autobusu.

* + 1. Dwoje pary drzwi w układzie 2-2-0, wysokość wejścia maksymalnie 350 mm.
	1. **Zespół napędowy.**
		1. Silnik wysokoprężny napędu hybrydowego.
			1. Silnik Diesla o pojemności co najmniej 4,5 dm3, lecz nie większej niż 7,0 dm3 z chłodzeniem powietrza doładowanego.
			2. Silnik Diesla spełniający poziom emisji spalin min Euro-6 (Załącznik I do rozporządzenia WE nr 595/2009 – Dz. U. UE L167/1 z 25.6.2011). Wymagany odpis świadectwa homologacyjnego potwierdzającego spełnienie tej normy przez zespół napędowy zamontowany w pojeździe Wykonawca zobowiązany jest dostarczyć wraz z ofertą.
			3. Moc minimalna silnika wysokoprężnego 150 kW / 210KM.
			4. Układ sterowania silnika nie może zawierać ukrytych programów zmieniających poziom emisji spalin w zależności od trybu jego pracy.
			5. Oprogramowanie układu napędowego zmiany sterowania prędkości winno uwzględniać minimalizację zużycia paliwa i specyfikę eksploatacji autobusu eksploatowanego w trudnych warunkach komunikacji miejskiej.
			6. Układ paliwowy wyposażony w podgrzewany filtr (wstępnego lub dokładnego oczyszczania).
			7. Silnik spalinowy musi być przystosowany do paliwa zawierającego biokomponenty w ilościach maksymalnych przewidzianych przez obowiązujące normy i przepisy (PN EN590: 2013, Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 października 2015 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych Dz.U. 2015 poz. 1680).
			8. Zbiorniki oleju napędowego i Adblue opomiarowane, wykonane z materiałów odpornych na korozję: z tworzywa sztucznego lub stali odpornej na korozję.
				1. Zbiornik oleju napędowego o pojemności co najmniej 200 litrów zaopatrzony we wlew z błyskawicznym zamknięciem. Pokrywa wlewu paliwa umożliwiająca założenie plomb.
			9. Komora silnika wyposażona w czujnik pożarowy – sygnalizacja ostrzegawcza dźwiękowa i wizualna w kabinie kierowcy.
				1. W komorze silnika ma być zamontowany automatyczny system gaśniczy reagujący na każde miejscowe źródło ognia (nadmierny miejscowy wzrost temperatury). Fakt wyzwolenia systemu (uruchomienia funkcji gaszenia) musi być sygnalizowany poprzez układ autodiagnostyki na stanowisku kierowcy w sposób wizualny i dźwiękowy. Zastosowane rozwiązanie będzie dedykowane do obszaru chronionego. Obszar chronienia winien obejmować również agregat grzewczy. Wymagana konieczność działania również po odłączeniu głównego źródła prądu w autobusie. Zastosowany środek niestwarzający niebezpieczeństwa dla ludzi i środowiska.
			10. Układ smarowania wyposażony w system automatycznego uzupełniania poziomu oleju silnikowego, o pojemności wystarczającej na cały okres eksploatacji silnika pomiędzy wymianami oleju silnikowego wyposażony w sondę informującą o konieczności dopełnienia oleju w zbiorniku, z wyświetlaną informacją na desce rozdzielczej kierowcy.
			11. Blokada uruchomienia silnika z kabiny kierowcy przy otwartej klapie silnika. Możliwość uruchomienia i gaszenia silnika przy otwartej klapie tylnej z przycisków umieszczonych w komorze silnika.
			12. Silnik powinien posiadać złącze diagnostyczne umożliwiające diagnozowanie silnika z zewnętrznego urządzenia diagnostycznego (oprogramowanie w języku polskim).
			13. W celu spełnienia wymagań Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych (Dz.U. 2011 poz. 559), Zamawiający wymaga, aby oferowane autobusy charakteryzowały się maksymalnym poziomem emisji spalin (wg testu WHTC lub równoważnego), nie większym niż:
* emisja tlenku węgla CO – 4,00 g/kWh,
* emisja węglowodorów THC – 0,16 g/kWh,
* emisja tlenków azotu NOx – 0,46 g/kWh,
* emisja cząstek stałych PM – 0,01 g/kWh.
	+ - * 1. Autobusy muszą spełniać warunki maksymalnego zużycia oleju napędowego na podstawie testu SORT-2 nie większego niż 30 litrów/100 km. Zużycie paliwa będzie uwzględnione przy ocenie oferty zgodnie z Rozdziałem 22 SIWZ, jako osobne kryterium oceny „Zużycie paliwa”.
				2. Zamawiający wymaga, aby oferowane autobusy charakteryzowały się poziomem emisji dwutlenku węgla CO**2** nie większym niż 780 g/km, wyliczonym zgodnie z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych, wg. wzoru:

Emisja CO2 [g/km] = Z x WECO2,

gdzie:

Z – zużycie paliwa wg testu SORT 2 (odzwierciedlającego warunki eksploatacji występujące dla typowej trasy miejskiej), opracowanego przez UITP (fr. Union Internationale des Transports Publics – dalej UITP), wykonanego przez certyfikowana jednostkę i dołączonego do oferty [l/km];

WECO2 – wartość jednostkowej Emisji CO2 dla oleju napędowego - 2600 [g/l].

* + - * 1. Zamawiający wymaga, aby oferowane autobusy charakteryzowały się zużyciem energii w okresie pełnego cyklu użytkowania i warunkach testu SORT-2, opracowanego przez UITP w ilości nie większej niż 8 640 000 MJ, wyliczonym zgodnie z Rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych, zgodnie z poniższym wzorem:

Zużycie energii [MJ] = Z x L x WE,

gdzie:

Z – zużycie paliwa wg testu SORT 2 opracowanego przez UITP, wykonanego przez certyfikowaną jednostkę i dołączone do oferty [l/km];

L – przebieg pojazdu podczas całego cyklu użytkowania – 800.000 km;

WE – wartość energetyczna oleju napędowego – 36MJ/l.

* + 1. System zarządzania napędem hybrydowym musi zapewniać optymalne połączenie napędu wysokoprężnego i elektrycznego układu hybrydowego, tak aby napędy te pracowały w optymalnych dla siebie zakresach obciążeń, redukując do minimum emisję zanieczyszczeń i hałasu do atmosfery.
			1. Zaleca się, aby system ten posiadał funkcję wyłączania i załączania silnika wysokoprężnego (funkcja start-stop).
			2. Silnik lub silniki elektryczne mają być elektryczną jednostką napędową o mocy odpowiadającej potrzebom napędu hybrydowego, wynikającym z przewidywanej dynamiki jazdy, lecz nie mniejszej niż 110 kW (krótkotrwale).
			3. Autobusy wyposażone w funkcję ograniczenia prędkości maksymalnej autobusu do wielkości pomiędzy 65 - 80 km/godz.
			4. Skrzynia biegów: automatyczna, ze zintegrowanym retarderem oraz oprogramowaniem uwzględniającym topografię terenu i obciążenie autobusu umożliwiającym minimalizację zużycia paliwa podczas eksploatacji pojazdu. Dopuszcza się autobusy hybrydowe bez skrzyni biegów.
		2. **Magazynowanie energii elektrycznej.**
			1. Akumulacja energii elektrycznej w autobusie ma pochodzić z rekuperacji (przetwarzania energii hamowania na energię elektryczną) oraz nadmiaru chwilowej mocy silnika wysokoprężnego, które mogą występować jednocześnie lub niezależnie od siebie.
			2. Energia elektryczna może być magazynowana w akumulatorach, superkondensatorach lub urządzeniach o zdolnościach porównywalnych do powyższych lub lepszych, będących wynikiem postępu technicznego. System magazynowania energii elektrycznej, będzie uwzględniony przy ocenie oferty zgodnie z Rozdziałem 22 SIWZ, jako osobne kryterium oceny „System magazynowania energii elektrycznej”.
				1. Pojemność magazynu energii oraz zespół napędowy winna umożliwiać jazdę wyłącznie na silniku elektrycznym na dystansie co najmniej kilkuset metrów, w szczególności podczas ruszania autobusu (np. z przystanku lub ze świateł).
				2. Pojemność magazynu energii oraz zespół napędowy winna umożliwiać jazdę wyłącznie na silniku elektrycznym także podczas przykładowo dojazdu autobusu np. do przystanku.
			3. Wykonawca ma zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie przez okres minimum 10 lat pojemności energetycznej (zasobników energii elektrycznej) na poziomie co najmniej 80% wartości początkowej. W przypadku nie zachowania opisanej sprawności Wykonawca wymieni baterie na własny koszt.
				1. Zasobniki energii elektrycznej powinny być takiej konstrukcji (parametrach technicznych), które zapewnią, że w okresie 10 lat eksploatacji zmniejszenie możliwości magazynowania w nich energii nie może skutkować wzrostem zużycia paliwa przez autobus o więcej niż 10%.
			4. Zabudowa wymienionych w ust. 2.2.3.3.1. rozwiązań magazynowania energii powinna umożliwiać ich wymianę w warunkach warsztatowych użytkownika.
			5. Układ akumulacji energii elektrycznej powinien zapewniać brak konieczności doładowania systemu w zajezdni.
		3. **Elementy układu hybrydowego.**
			1. Realizacja napędu hybrydowego

Autobusy mają posiadać napęd hybrydowy, napędzany silnikiem wysokoprężnym i silnikiem/silnikami elektrycznym/elektrycznymi w równoległym lub szeregowym systemie hybrydowym. Silniki napędu hybrydowego mogą pracować, w zależności od potrzeb, na przemian lub jednocześnie. System napędu hybrydowego będzie uwzględniony przy ocenie oferty zgodnie z Rozdziałem 22 SIWZ, jako osobne kryterium oceny „Realizacja napędu hybrydowego”.

* + - 1. Realizacja napędu – skrzynia biegów.

Napęd realizowany bez zastosowania mechanizmu skrzyni biegów, dopuszcza się napęd z zastosowaniem mechanizmu skrzyni biegów. System napędu skrzyni biegów będzie uwzględniony przy ocenie oferty zgodnie z Rozdziałem 22 SIWZ, jako osobne kryterium oceny „Realizacja napędu – skrzynia biegów”.

* 1. **Ilość osi – 2, w tym jedna napędowa.**
	2. **Układ chłodzenia.**
		1. Przewody sztywne odporne na korozję (materiał: stal nierdzewna, miedź, mosiądz lub tworzywo sztuczne).
		2. Złączki z materiału na bazie kauczuku (guma silikonowa) zaciskane opaskami ślimakowymi z kompensacją termiczną lub innymi gwarantującymi szczelność połączenia w całym okresie eksploatacji. Dopuszcza się wykonanie złączek w technologii bardziej zaawansowanej niż złącza silikonowe pod warunkiem posiadania przez te złącza równoważnych lub lepszych parametrów eksploatacyjnych.
		3. Przewody izolowane w otulinie eliminującej straty ciepła (termoizolacja w komorze silnika nie jest konieczna).
		4. Zbiornik wyrównawczy wykonany z materiału odpornego na korozję
		5. Chłodnica lub zespół chłodnic zabezpieczony przed zabrudzeniem, poprzez zastosowanie dodatkowego filtra siatkowego, łatwo demontowalnego, wielokrotnego użytku.
		6. Wypełniony płynem niskokrzepnącym o temperaturze krystalizacji min -37°C
		7. Wyposażony w korek (korki) spustowe, umożliwiające spuszczenie z układu minimum 80% płynu niskokrzepnącego.
	3. **Układ hamulcowy.**
		1. Hamulec główny pneumatyczny, dwuobwodowy na wszystkich osiach, z automatyczną regulacją luzu klocków hamulcowych i elektrycznym wskaźnikiem stopnia zużycia wyświetlanym/umieszczonym na desce rozdzielczej.
		2. Klocki hamulcowe bezazbestowe.
		3. Autobus ma posiadać:
			1. zamontowany elektronicznie sterowany układ hamulcowy EBS (Electronic Breaking System) zawierający podstawowe funkcje sterowania układu hamulcowego, ABS ASR w jednym systemie elektronicznym,
			2. sygnalizację dźwiękową niezaciągniętego hamulca postojowego przy wyłączonym silniku;
			3. hamulec postojowy działający na oś napędową, uruchamiany ze stanowiska kierowcy;
			4. hamulec uniemożliwiający ruszenie autobusu przy otwartych drzwiach;
			5. hamulce tarczowe na wszystkich osiach;
			6. hamulec przystankowy – uruchamiany automatycznie po otwarciu którychkolwiek drzwi lub załączany przez kierowcę przyciskiem, działający jako blokada jazdy przy otwarciu drzwi, działanie połączone z sygnałem akustycznym lub sygnalizacją na pulpicie kierowcy;
			7. posiadający awaryjny system wyłączający ten hamulec umożliwiający zjazd awaryjny przy otwartych drzwiach,
			8. złącze diagnostyczne.
	4. **Układ pneumatyczny.**
		1. Ma zapewnić bezawaryjną pracę w zmiennych warunkach klimatycznych, w szczególności w niskich temperaturach oraz przy dużej wilgotności. Ma posiadać skuteczny układ osuszania. Układ ma być wyposażony w podgrzewany, sterowany automatycznie odolejacz i podgrzewany osuszacz z wkładem posiadającym separator cząstek olejowych (filtr koalescencyjny) lub inne równoważne rozwiązanie zapewniające skuteczne odolejenie układu pneumatycznego.
		2. Sprężarka powietrza o wydatku powietrza dostosowanym do pracy w warunkach komunikacji miejskiej.
		3. Wszystkie przewody sztywne, złączki pneumatyczne i zbiorniki powietrza mają być wykonane z materiałów nierdzewnych, zbiorniki ze stali spełniającej normę PN-EN 10207:2007.
		4. Szybkozłącze do napełniania układu powietrznego z zewnętrznego źródła sprężonego powietrza (łatwo dostępne, bez potrzeby demontażu elementów nadwozia z przodu i z tyłu autobusu). Umieszczone z przodu i tyłu autobusu w okolicy mocowania zaczepów holowniczych. Dostarczone powietrze do szybkozłącza ze źródła zewnętrznego musi przepływać przez podgrzewany osuszacz.
		5. Wszystkie elementy umieszczone w sposób chroniący je przed wszelkimi zanieczyszczeniami i działaniem soli drogowej.
		6. Czytelnie i trwale oznakowany zestaw przyłączy diagnostycznych umożliwiający pełną ocenę stanu technicznego układu.
	5. **Zawieszenie.**
		1. Autobus ma posiadać zawieszenie pneumatyczne, zapewniające możliwość sterowania układem poziomującym:
			1. regulacja wysokości zawieszenia (przez kierowcę);
			2. „przyklęk” prawej strony autobusu (umożliwiający obniżenie poziomu podłogi co najmniej o 60 mm). Podniesienie autobusu z „przyklęku” musi następować automatycznie po zamknięciu wszystkich drzwi.
	6. **Koła i ogumienie.**
		1. Obręcze stalowe lub aluminiowe osłonięte kołpakami ozdobnymi.
		2. Autobus ma być wyposażony w ogumienie bezdętkowe wielosezonowe typu miejskiego o wzmocnionych bokach i gwarantowanym poziomie emitowanego hałasu nie większego niż 71dB (A). Wszystkie opony jednej marki (producenta), typu, rozmiaru i o jednakowym bieżniku.
		3. Każdy autobus musi być wyposażony w koło zapasowe.
			1. W przypadku zastosowania różnych rozmiarów kół np. super single na tylnej osi – po jednym kole zapasowym każdego typu do każdego autobusu.
		4. Autobus ma posiadać osłony na nadkolach kół chroniące boki pojazdu przed nadmiernym zabłoceniem.
		5. W pojeździe zamontowany ma być system kontroli pracy ogumienia. System ma umożliwić bieżące monitorowanie ciśnienia i temperatury ogumienia oraz prezentację tych parametrów na centralnym wyświetlaczu kierowcy lub na sterowniku zamontowanym na kokpicie kierowcy, a także informowanie o przekroczeniu progów bezpieczeństwa. System powinien zawierać czujniki ciśnienia i temperatury z możliwością ich przekładania w przypadku wymiany ogumienia.
			1. Autobusy mają mieć możliwość łatwej obsługi, diagnozy i konfiguracji systemu monitorowania pracy ogumienia poprzez dostarczony wraz z pojazdami jeden komplet narzędzi, testera i oprogramowania, w tym do obsługi zewnętrznej ogumienia jako pojazdów flotowych.
		6. Autobusy mają być wyposażone w łatwo dostępne złącze diagnostyczne, a dostęp do złącz powinien być zagwarantowany bez konieczności demontażu elementów pojazdu.
		7. Opony na dzień dostawy autobusu nie starsze niż 36 tygodni.
		8. Opony o niskich oporach toczenia (nie mogą przekraczać wartości dopuszczalnych zgodnie z normą ISO 28580 lub równoważną).
		9. Zaworki do pompowania kół wyprowadzone na zewnątrz umożliwiające pompowanie kół bez demontażu kół.
	7. **Kabina kierowcy.**
		1. Wydzielona kabina kierowcy typu „pół zamkniętego”.
		2. Wyposażona w drzwi wewnętrzne otwierane w kierunku przestrzeni pasażerskiej, z możliwością prostego zablokowania przez kierowcę od środka (zabezpieczenie przed otworzeniem drzwi do kabiny przez osoby nieupoważnione).
		3. Wyposażona w blat do przyjmowania monet od strony kierowcy. Konstrukcja umożliwiająca komunikację głosową z pasażerem (otwory w szybie, głośnik etc.).
		4. Zabezpieczona przed zjawiskiem oślepiania kierowcy przez oświetlenie wnętrza autobusu bezpośrednio lub przez lusterka wewnętrzne:
			1. lampy oświetlenia wnętrza autobusu nie powodujące oślepiania kierowcy, lampy oświetlenia przedniej części wnętrza autobusu posiadające możliwość niezależnego wyłączenia lub zmniejszenia jasności świecenia,
			2. lampa oświetlenia obszaru drzwi przednich (po ich otwarciu) umieszczona w zagłębieniu lub posiadająca odpowiednią osłonę.
		5. Kabina winna być zabezpieczona przed powstawaniem na szybie czołowej odblasków oraz refleksów poprzez odpowiednie oklejenie wybranych szyb kabiny kierowcy specjalną folią antyrefleksyjną.
		6. Kabina ma posiadać regulowane układy ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji sterowane niezależnie od układu działającego w przestrzeni pasażerskiej. Wydatek nadmuchu ciepłego oraz zimnego powietrza ma być regulowany z miejsca pracy kierowcy.
			1. Sterowany niezależnie wydajny system ogrzewania z nadmuchem ciepłego powietrza na szybę przednią i okna boczne oraz w rejon nóg kierowcy, gwarantujący uzyskanie w okresie zimowym, przy temperaturze zewnętrznej minus 15°C, temperatury w kabinie kierowcy min. plus 18°C (warunki pomiaru – okna i drzwi zamknięte, pomiar na miejscu kierowcy przy podłodze i na wysokości głowy kierowcy); zalecane zastosowanie dodatkowej nagrzewnicy typu dmuchawa, sterowanej niezależnie, zapewniającej nadmuch ciepłego powietrza w rejon nóg kierowcy.
			2. Szczegółowe parametry układu ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji opisane w pkt. 3.6.
		7. Osłony przeciwsłoneczne dla kierowcy z regulacją położenia, dla strony lewej i przedniej (przed miejscem kierowcy) o szerokości większej od połowy przedniego pola widzenia kierowcy (nie ograniczającą pola widzenia w lusterkach kierowcy).
			1. Zamawiający wymaga przyciemnienia górnej części szyby przedniej (szyb przednich) oraz szyby okna kierowcy na lewej ścianie bocznej przy pomocy folii samoprzylepnej przeciwsłonecznej, przezroczystej, atestowanej do pojazdów samochodowych. Szczegółowe wytyczne dotyczące kolorystyki, stopnia przyciemnienia oraz wymiarów części przyciemnionej, zastaną uzgodnione po podpisaniu umowy.
		8. Podgrzewana elektrycznie szyba przedniej tablicy informacyjnej lub nadmuch ciepłego powietrza.
		9. Szyba boczna lewa w kabinie kierowcy pojedyncza podgrzewana elektrycznie, szyba podwójna lub inny system zapewniający nieroszenie/niezamarzanie szyby przednich drzwi.
			1. Szyba rozsuwana.
		10. Oświetlenie ogólne i punktowe typu LED z możliwością regulacji kierunku strumienia światła i natężenia oświetlenia minimum 70 Lux w punkcie centralnym lub inne rozwiązanie oświetlenia pozwalające na sprawne odczytanie tekstu, wypełnienie karty drogowej itp.
		11. Tył kabiny kierowcy szczelny, nieprzezroczysty.
			1. Na ściance za kabiną kierowcy umieszczona centralnie zatrzaskowa ramka ekspozycyjna formatu A2 (rozmiar części widocznej), umieszczona pionowo, szerokości listwy zamykającej ok. 2 cm, z możliwością łatwej wymiany materiałów, zabezpieczona przed otwarciem przez osoby niepowołane.
		12. Ergonomiczna, przejrzysta deska rozdzielcza wyposażona w centralny, wielofunkcyjny wyświetlacz LCD, prędkościomierz i obrotomierz w wersji cyfrowej poprzez centralny wyświetlacz ciekłokrystaliczny lub wersji tradycyjnej (zegary analogowe). Włączniki/wyłączniki i inne elementy sterowania za pomocą tradycyjnych mechanicznych przycisków i przełączników niezależnie od wykorzystujących technologię ekranów dotykowych (z możliwością wymiany podstawowych przycisków klawiszy).
			1. Tachograf niedopuszczalny.
			2. Zaleca się, aby panel kierowcy był ergonomiczny, nie wymagający zmiany pozycji kierowcy podczas obsługi przełączników i przycisków.
		13. Koło kierownicy z regulacją położenia - wysokości i pochylenia.
			1. Koło kierownicy o zwiększonej odporności na zużycie – obszyte skórą naturalną lub ekologiczną.
		14. Siedzenie (fotel) kierowcy z zawieszeniem pneumatycznym i pełną regulacją bezstopniową (w płaszczyźnie pionowej i poziomej), w zależności od indywidualnych potrzeb kierowcy, z funkcją pneumatycznego dopasowania do kształtu pleców oraz funkcją obrotu fotela, wyposażony w podłokietnik i zagłówek lub zagłówek zintegrowany,
			1. Tkanina tapicerska fotela i pokrowca fotela o dużej odporności na zużycie (wycieranie, zabrudzenie).
		15. Podgrzewane i regulowane elektrycznie lusterka zewnętrzne, szybko składane lub (i) zdejmowane w sposób umożliwiający mycie autobusów na myjni autobusowej. Wzmocnione dogrzanie lusterka w strefie dolnej krawędzi szkła lusterka i jego obudowy, zabezpieczające przed zamarzaniem ociekającej wody w niskiej temperaturze. Lusterka winny zapewnić również widoczność przestrzeni przed autobusem oraz możliwość obserwowania krawężnika. Lusterko wewnętrzne zapewniające dostateczną widoczność przedziału pasażerskiego, a w szczególności drzwi tylnych.
		16. Rozmieszczenie elementów wyposażenia takich jak komputer pokładowy, ekran monitoringu do uzgodnienia z Zamawiającym niezwłocznie po wyłonieniu Wykonawcy.
		17. Ponadto w kabinie muszą być zamontowane:
			1. zestaw głośnomówiący z układem nagłośnienia części pasażerskiej i mikrofon dla kierowcy zamontowany na elastycznym wysięgniku;
			2. interfejs CAN;
			3. odbiornik GPS;
			4. uchwyt, podstawka (min. A-5) pod rozkład jazdy z lampką oświetlającą typu LED, załączane tylko oddzielnym wyłącznikiem przez kierowcę;
			5. dodatkowy wyłącznik kasowników i wyłącznik tablic kierunkowych, umożliwiający natychmiastowe wyłączenie tablic i kasowników;
			6. minimum jedno gniazdo elektryczne 12V – wejście zapalniczki;
			7. śmietniczka dla kierowcy;
			8. chłodziarka do napojów i kanapek (lodówka lub schładzany od klimatyzacji zamykany schowek o pojemności umożliwiającej schłodzenie butelki 1,5 l
			i kanapek) – szczegóły do uzgodnienia z Zamawiającym po podpisaniu umowy;
			9. schowki, w tym:
				1. zamykana na kluczyk kasetka na bilety, pieniądze, dokumenty i rzeczy osobiste kierowcy (zamek patentowy);
				2. schowek umożliwiający włożenie przedmiotu o wymiarach około 120x250x400 mm;
				3. kieszeń lub zamykany schowek na bezpieczne przewożenie okularów, telefonu komórkowego;
				4. miejsce np. półkę lub schowek na drzwiach kabiny do przewożenia co najmniej 1 szt. typowej butelki 1,5l (w pozycji stojącej);
			10. wieszak na ubranie kierowcy umieszczony na ścianie za fotelem kierowcy, umożliwiający bezpieczne przewożenie (bezpośrednio lub np. na typowym wieszaku ubraniowym) kurtki, marynarki itp. oraz dodatkowo haczyk na odzież wierzchnią;
			11. sygnalizacja pracy czujników cofania, informująca kierowcę o zbliżaniu się do przeszkody;
			12. zalecane dodatkowe półki lub schowki: na drzwiach kabiny, po lewej stronie kabiny pod oknem, nad oknem itp.;
			13. w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym na etapie podpisania umowy należy zabudować ładowarkę do urządzeń mobilnych, zakończoną złączem o parametrach opisanych w ust. 2.10.5.;
		18. Kolorystyka wnętrza kabiny kierowcy do uzgodnienia z Zamawiającym po podpisaniu umowy.
		19. Wydzielone miejsce na:
			1. apteczkę,
			2. trójkąt ostrzegawczy.
		20. Szyba boczna (lewa) w kabinie kierowcy rozsuwana.
		21. System poręczy uniemożliwiający dostęp pasażerów w bezpośrednie sąsiedztwo szyby przedniej (zapobiegający ograniczeniu widoczności w prawym lusterku) – miejsce montażu do uzgodnienia po podpisaniu umowy.
	8. **Przedział pasażerski.**
		1. Autobus ma posiadać naturalną i wymuszoną wentylację przestrzeni pasażerskiej. Jako naturalna wentylacja muszą być wykorzystane otwierane uchylnie lub przesuwnie w górnej lub środkowej części szyby okien bocznych.
		2. Autobus ma być wyposażony w wysokosprawny układ ogrzewania o mocy min. 30 kW, który zapewni właściwe warunki przewozu pasażerów w każdych warunkach atmosferycznych. Ogrzewanie ma być sterowane z miejsca kierowcy, a jego agregat grzewczy zasilany paliwem z głównego zbiornika paliwa autobusu.
		3. Wnętrze autobusu ma być wyposażone w wystarczającą ilość uchwytów umożliwiających pasażerom utrzymanie równowagi w czasie jazdy. Wymaganie to należy uznać za spełnione, jeśli dla wszystkich możliwych umiejscowień pasażera, co najmniej dwie poręcze lub uchwyty znajdują się w zasięgu jego ręki. Pętle paskowe, gdy są zamontowane, mogą być liczone jako uchwyty, jeśli są odpowiednio utrzymywane w swym położeniu.
		4. Zagospodarowanie wnętrza autobusu winno uwzględniać potrzeby wszystkich pasażerów, także na wózkach inwalidzkich, z wózkami dziecięcymi i pasażerów z bagażem podręcznym. Jako miejsce na bagaż podręczny powinny być wykorzystane dostępne, ale niewykorzystane funkcjonalnie miejsca na nadkolach, zabudowach, wnękach, przestrzeniach podsufitowych.
		5. W przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy należy zabudować ładowarki do urządzeń mobilnych ( 4 szt.), zakończone złączem o następujących parametrach:
			1. napięcie – 5V;
			2. moc – minimum 2,5 W;
			3. USB typu A;
			4. gniazda z zatyczką zabezpieczającą gniazdo oznakowane symbolem „USB”, podświetlane (kolor podświetlenia i miejsce zabudowania ładowarki do uzgodnienia po podpisaniu umowy);
			5. rozmieszczenie ładowarek w autobusie:
				1. tylna cześć pojazdu - szt. 1,
				2. okolice drugich drzwi - szt. 1,
				3. przednie drzwi - szt. 1,
				4. kabina kierowcy - szt. 1.
		6. Oświetlenie przestrzeni pasażerskiej ma zapewniać możliwość częściowego jego wyłączenia tak, aby wyeliminować odblaski w przedniej szybie pojawiające się podczas jazdy w nocy.
		7. Instalacja elektryczna wraz z elektronicznymi modułami sterującymi winna być umieszczona w przestrzeni podsufitowej.
		8. Autobus musi posiadać klimatyzację przestrzeni pasażerskiej oraz miejsca pracy kierowcy, z funkcją rozdzielnego sterowania oby przestrzeni. Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej sterowana z miejsca kierowcy, zdolna zapewnić warunki termiczne wewnątrz pojazdu określone w pkt 3.6. OPZ.
		9. Ściany boczne i dach izolowane cieplnie.
	9. **Schowki montażowe:**
		1. klapy schowków montażowych i obsługowych:
			1. otwierane do góry – zabezpieczane w pozycji otwartej w sposób wykluczający samoczynne zamknięcie, kąt otwarcia co najmniej 110°, dopuszcza się mniejszy kąt otwarcia dla klap usytuowanych w górnej części nadwozia, w linii okien,
			2. otwierane na bok – kąt otwarcia co najmniej 90°.
		2. wszystkie zamykane (otwierane) jednym kluczem;
			1. bez zamków patentowych. Tylko klucz o przekroju kwadratowym, jeden system dla całego autobusu.
	10. **Konstrukcja nośna autobusu (podwozie, nadwozie – zabezpieczenie – odporność na korozję.**
		1. Zabezpieczenie przeciw korozji w sposób zapewniający minimum dziesięcioletni okres eksploatacji bez wykonywania napraw spowodowanych korozją.
		2. Zabezpieczenie całego spodu nadwozia oraz wnęk kół (nadkoli) poprzez natrysk środków ochronnych o dużej trwałości oraz odporności na niskie i wysokie temperatury otoczenia, na działanie środków chemicznych stosowanych w zimie przeciwko gołoledzi, na wypłukiwanie, piaskowanie i uderzenia kamieni.
		3. Samonośny szkielet podwozia (kratownica, rama) integralnie związany ze szkieletem nadwozia (lub inne rozwiązanie konstrukcyjne) oraz poszycia zewnętrzne wykonane i zabezpieczone antykorozyjnie, w sposób zapewniający minimalny okres gwarancji.
		4. Sposób wykonania i zabezpieczenia antykorozyjnego kratownicy nadwozia/podwozia, skutkujący lub nie koniecznością wykonywania dodatkowego zabezpieczania antykorozyjnego profili zamkniętych i przestrzeni wewnętrznych w całym okresie eksploatacji, będzie uwzględniony przy ocenie ofert zgodnie z Rozdziałem 22 SIWZ, kryterium oceny ofert „Wykonanie antykorozyjne nadwozia / podwozia”.
	11. **Instalacja elektryczna (nie dotyczy hybrydowego układu napędu).**
		1. O napięciu 24 V, obwody instalacji zabezpieczone bezpiecznikami. Zamawiający wymaga zastosowania bezpieczników automatycznych z wyzwalaniem termicznym dla wszystkich obwodów, których zabezpieczenie jest równe lub mniejsze niż 30 amperów.
		2. Kompletacja zespołów i podzespołów układu identyczna dla całej dostawy oraz zgodna z dostarczonym przez Wykonawcę schematem instalacji elektrycznej.
		3. Zastosowany system identyfikacji przewodów, końcówek, złączy itp. jednoznaczny, identyczny dla całej dostawy, zgodny z opisem w dostarczonym schemacie instalacji elektrycznej.
			1. Wszystkie przewody instalacji elektrycznej oznakowane (ponumerowane).
		4. Szczelna, złącza elektryczne i wiązki przewodów zabezpieczone przed wilgocią.
		5. Wiązki przewodów ułożone w szczelnie zamkniętych kanałach lub przewodach zabezpieczających przed zabrudzeniem, przetarciem i wilgocią w czasie eksploatacji.
		6. Tablica elektrotechniczna umieszczona w przestrzeni pasażerskiej – zaleca się za kabiną kierowcy lub w części sufitowej obok kabiny kierowcy (dopuszcza się umieszczenie pod klapą montażową z lewej strony obok kabiny kierowcy); wyposażona w opis funkcyjny bezpieczników i przekaźników.
		7. Akumulatory kwasowe zamontowane w wysuwanej lub obrotowej obudowie, przewód łączący akumulatory, tzw. „mostek” oraz przewód „dodatni +” oznaczone kolorem czerwonym.
		8. Układ elektryczny (nie dotyczy hybrydowego układu napędu):
			1. zbilansowany (tzn. gwarantujący wytworzenie nadwyżki energii);
			2. bilans mocy wszystkich zainstalowanych odbiorników energii z zapasem mocy większym niż 15% w odniesieniu do sumarycznej mocy alternatorów lub prądnic. Zamawiający zaleca przedstawienie oświadczenia z wykazem sumarycznym bilansu mocy układu elektrycznego w terminie 14 dni od podpisania umowy;
			3. wyposażony w zabezpieczenie przed nadmiernym rozładowaniem akumulatorów podczas postoju, tj. spadkiem napięcia poniżej jego wartości uniemożliwiającej rozruch autobusu;
			4. powinien być zbudowany w oparciu o elektroniczny system cyfrowej transmisji danych (szyna CAN);
			5. wyposażony w zintegrowane gniazdo do diagnozowania układów sterowania silnika, sterowania skrzyni biegów, EBS oraz innych elementów i układów;
			6. wyposażony w wyłącznik główny instalacji elektrycznej. Wyłącznik ten zamontowany w miejscu, które pozwoli na bieżącą obsługę tego wyłącznika bez potrzeby demontażu elementów karoserii przy użyciu narzędzi;
			7. umożliwiający podczas postoju pojazdu, przy wyłączonej stacyjce, funkcjonowanie następujących układów: systemu tablic kierunkowych zewnętrznych i systemu automatycznego zliczania pasażerów, układu otwierania drzwi przez pasażerów, układu automatycznego zamykania drzwi po ich otwarciu przez pasażerów wraz z systemem detekcji obecności pasażerów w kontrolowanej strefie drzwi, oświetlenia wewnętrznego (po osobnym włączeniu ich przez kierowcę).
		9. Światła zewnętrzne i wewnętrzne.
			1. Światła LED do jazdy dziennej, zgodne z obowiązującymi przepisami; zalecane zamontowanie świateł do jazdy dziennej poza zderzakiem przednim.
			2. Dodatkowe światło „STOP” kategorii S3 lub dwa dodatkowe światła „STOP” górne, kategorii S1 lub S2.
			3. Dwa dodatkowe tylne światła kierunkowskazów.
			4. Oświetlenie obszaru drzwi (stopień wejściowy), wykonane w technologii LED, zapalające się automatycznie po otwarciu drzwi i świecące się w sposób ciągły do momentu całkowitego ich zamknięcia:
				1. lampy oświetlające umieszczone wewnątrz autobusu nad drzwiami, w osi otworu drzwi; lampa drzwi przednich umieszczona w zagłębieniu lub posiadająca odpowiednią osłonę (nie powodujące oślepiania kierowcy bezpośrednio lub przez lusterka wewnętrzne);
				2. lampy zewnętrzne nad drugimi drzwiami – oświetlające przestrzeń przed drzwiami (nie powodująca oślepiania kierowcy bezpośrednio lub przez lusterka zewnętrzne).
			5. Lampy oświetlenia wnętrza autobusu (przestrzeń pasażerska) rozmieszczone równomiernie w dwóch ciągach wzdłuż pojazdu (zalecane umieszczenie po obu stronach przejścia środkowego), wykonane w technologii LED, niepowodujące oślepiania kierowcy (także poprzez lusterka wewnętrzne); lampy oświetlenia przedniej części wnętrza autobusu posiadające możliwość niezależnego wyłączenia lub zmniejszenia jasności świecenia.
			6. Światła wewnętrzne i zewnętrzne wykonane w technologii LED – w technologii LED zaleca wykonanie następujących świateł:
				1. wewnętrzne: oświetlające przedział pasażerski, kabinę kierowcy oraz obszary wejść,
				2. zewnętrzne: światła do jazdy dziennej (DRL).
				3. Ponadto zaleca się, aby zabudowane w tylnej ścianie autobusu światła: kierunkowskazów, pozycyjne, hamowania „STOP”, były również wykonane w technologii LED. Oświetlenie w technologii LED, będzie uwzględnione przy ocenie oferty zgodnie z Rozdziałem 22 SIWZ, jako osobne kryterium oceny „Oświetlenie LED”.
			7. System nagłaśniający.
				1. Wyposażony w mikrofon dla kierowcy, głośniki wewnątrz autobusu oraz głośniki zewnętrzne; system musi umożliwiać:

przekazywanie przez głośniki wewnętrzne komunikatów z systemu automatycznej głosowej informacji o trasie oraz innych dodatkowych komunikatów, w sekwencji określonej przez Zamawiającego, zgodnie z pkt 4 OPZ;

przekazywanie przez kierowcę doraźnych komunikatów dla pasażerów; włączenie przez kierowcę mikrofonu w celu przekazania komunikatu powinno spowodować samoczynne wyciszenie emitowanych w tym momencie komunikatów z systemu automatycznego, bez zakłócenia realizowanej sekwencji;

automatyczne wyłączenie mikrofonu i powrót systemu do stanu pierwotnego po 30 sekundach od włączenia mikrofonu, niezależnie od tego czy po włączeniu komunikat został przekazany;

* 1. **Układ kierowniczy.**
		1. ze wspomaganiem hydraulicznym, elektrycznym lub elektro-hydraulicznym.
	2. **Układy dodatkowe.**
		1. Autobus ma być wyposażony w układ centralnego smarowania o stałym (nieprogresywnym) ciśnieniu roboczym min. 70 bar, o ile występują jakieś stałe punkty smarownicze podwozia (zawieszenia, przeguby). W przypadku jego montażu, układ musi być wyposażony w układ autodiagnozy, który przekazuje na pulpit kierowcy sygnalizację awarii systemu, informacje o rezerwie smaru w zasobniku oraz spadku ciśnienia. Sterownik z elektronicznym zapisem pamięci pracy systemu smarowania z możliwością odczytu na urządzeniu diagnostycznym w podłączonym komputerze. Pompa wyposażona w pokrywę nadążną oczyszczającą ścianki pompy ze smaru, niedopuszczającą do zasychania smaru.
			1. Jeżeli podwozie autobusu nie posiada punktów obsługowych (smarowniczych) poza wałem napędowym lub posiada nie więcej niż jeden punkt smarowniczy, to układ centralnego smarowania nie jest wymagany.
			2. Zalecane wykonanie bezobsługowe podwozia – bez punktów smarnych.
	3. **Zaczepy holownicze przednie i tylne.**
		1. Jeżeli holowanie autobusu wymaga adaptera łączącego autobus z holem, to wymagane jest wyposażenie autobusu w taki adapter oraz dostarczenie dodatkowych 3 sztuk adapterów (w ramach narzędzi specjalistycznych, jako wyposażenie serwisu Zamawiającego).
	4. **Wyposażenie dodatkowe do każdego autobusu:**
		1. dwie sześciokilogramowe gaśnice, z czego jedna w miejscu łatwo dostępnym dla kierowcy;
		2. trójkąt ostrzegawczy;
		3. apteczka;
		4. kliny podkładowe pod koła (2 szt.);
		5. trzy komplety kluczy do wszystkich zamków (rygli okiennych, włazów, klap) zastosowanych w pojeździe;
		6. narzędzie do otwarcia ręcznie rozkładanej pochylni (platformy) przedłużane, z solidną rękojeścią;
		7. dwie kamizelki ostrzegawcze;
		8. autoalarm oraz immobiliser,
		9. latarka LED dla kierowcy (z bateriami w komplecie).
	5. **Autobus powinien być takiej konstrukcji, aby poza obsługami technicznymi wykonywanymi nie częściej niż co 30.000 km przebiegu, nie trzeba było wykonywać innych czynności obsługowych, tzn. wszystkie prace obsługowe powinny być kumulowane do ich wykonania podczas obsługi technicznej (dotyczy to również czynności smarowniczych). Zamawiający dopuszcza wykonywanie obsługi codziennej (OC).**
1. **SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA TECHNICZNO-EKSPLOATACYJNE.**
	1. **Parametry użytkowe.**
		1. Układ drzwi:
			1. 2-2-0;
			2. rozmieszczone na prawej ścianie nadwozia;
			3. drzwi pierwsze ryglowane od zewnątrz, pozostałe ryglowane od wewnątrz;
			4. wszystkie drzwi otwierane do wewnątrz, wyposażone w uchwyty wejściowe spełniające dodatkowo funkcję zabezpieczającą szyby drzwi przed ich wypchnięciem przez pasażerów stojących przy drzwiach.
		2. Spełniające wymagania Zał. Nr 3 do Reg. 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L 255 z 29.9.2010).
	2. **Podłoga pojazdów.**
		1. Wodoodporna i trudnopalna, gwarantująca optymalne wygłuszenie, pokryta antypoślizgową i łatwo zmywalną wykładziną z tworzywa. Jednolita lub złącza zgrzewane i uszczelnione, wykończenia z zastosowaniem klejonych listew wykańczających. Dla wykleiny zalecane wywinięcie na boki wnętrza autobusu na wysokość min. 100 mm.
		2. Każdy autobus winien posiadać niską podłogę na całej powierzchni przeznaczonej dla pasażerów stojących.
		3. Brak stopni poprzecznych w podłodze (w przejściu środkowym).
		4. Brak stopni w drzwiach, zalecane aby próg wejściowy był podświetlony listwą świetlną LED.
		5. Klapy (pokrywy) podłogowe wewnątrz przedziału pasażerskiego wykonane w sposób zapewniający izolację akustyczną i termiczną.
		6. Maksymalna wysokość podłogi na progu każdych drzwi: 340 mm od poziomu jezdni.
		7. Szerokość przejścia pomiędzy nadkolami osi środkowej i tylnej mierzona 100 mm nad podłogą w najwęższym miejscu – minimum 520 mm.
	3. **Identyfikacja wizualna.**
		1. Kolorystyka zewnętrzna: schemat i kolorystyka malowania pojazdów wymaga uzgodnienia z Zamawiającym w terminie do 14 dni po podpisaniu umowy. Zamawiający określi na podstawie informacji o marce i typie pojazdu przedstawionej przez Wykonawcę szczegółowe wytyczne w tym zakresie (w tym rodzaj lakieru – perłowy, metalizowany lub zwykły).
		2. Wszystkie elementy zewnętrzne i wewnętrzne, w tym poszycia boczne, poszycia dachu, maskownice, kratki wentylacyjne i inne elementy wykańczające, skomponowane kolorystycznie w sposób gwarantujący wysoką estetykę.
		3. Powłoki zewnętrzne w wykonaniu o podwyższonej odporności na ścieranie przy myciu pojazdów na myjniach wieloszczotkowych (lakiery poliuretanowe lub akrylowe). Powłoki lakiernicze wykonane zgodnie z technologią i odpowiednimi normami, w sposób gwarantujący (przy eksploatacji pojazdu w warunkach zgodnych z przeznaczeniem) zachowanie swoich własności ochronnych i dekoracyjnych, w szczególności w zakresie następujących cech: twardości, odporności na ścieranie oraz uderzenia, elastyczności, przyczepności do podłoża, odporności na działanie światła i podwyższonej temperatury, odporności na działanie czynników chemicznych oraz smarów i klejów (w tym klejów folii stosowanych do oklejeń zewnętrznych do np. promocji miasta, komunikacji miejskiej).
		4. Zamawiający dopuszcza możliwość określenia przez Wykonawcę rodzajów folii samoprzylepnych (producent - trzech różnych, oznaczenie handlowe, czas pozostawania na nadwoziu, technologia usuwania folii i kleju), które mogą być stosowane do wyklejania reklam na nadwoziu w sposób bezpieczny, bez utraty gwarancji.
		5. Szyby.
			1. Wszystkie szyby zastosowane w pojeździe powinny spełniać warunki określone w Dyrektywie Rady 92/22/EWG z dnia 31 marca 1992 r. w sprawie bezpiecznych szyb i materiałów do szyb w pojazdach silnikowych i ich przyczepach (Dz.U. L 129. z 14.5.1992, str. 11 z późn. zmianami), w tym wszystkie szyby zastosowane we wnętrzu pojazdu (np. szyby przegród wewnętrznych oraz szyby kabiny kierowcy) powinny spełniać warunki zawarte w pkt. 2.4 Załącznika III tej Dyrektywy.
			2. Część okien musi pełnić rolę okien awaryjnych (wyjść bezpieczeństwa), zgodnie z obowiązującymi przepisami. Okna awaryjne muszą się znajdować co najmniej w lewej, prawej oraz tylnej ścianie autobusu.
			3. Szyba przednia ze szkła wielowarstwowego klejonego – szyba dzielona w pionie na część lewą i prawą (w osi pojazdu) lub niedzielona (panoramiczna); dla w/w rozwiązań zaleca się również dodatkowe podzielenie szyb w poziomie, pod tablicą kierunkową.
			4. Okna boczne i tylne przyciemnione ok. 50%, ze szkła bezpiecznego.
			5. Szyby pojedyncze powinny posiadać możliwie najniższy współczynnik przepuszczania ciepła z zewnątrz do środka autobusu.
		6. Oznakowanie autobusu (naklejki/piktogramy).
			1. Autobusy muszą posiadać, co najmniej następujące oznakowania:
				1. wszystkie wlewy (lub klapki osłaniające te wlewy) do zbiorników płynów eksploatacyjnych winny być czytelnie oznakowane (nie wyłączając wlewu oleju napędowego oraz płynu AdBlue);
				2. napis wskazujący dopuszczalną liczbę miejsc do siedzenia i do stania;
				3. autobus przystosowany do przewozu osób niepełnosprawnych;
				4. miejsce dla inwalidy;
				5. miejsce dla matki z dzieckiem;
				6. wyjścia bezpieczeństwa;
				7. nad każdym kołem napis określający wymagany poziom ciśnienia powietrza w ogumieniu;
				8. awaryjne otwieranie drzwi;
				9. wejście dla wózków;
				10. przycisk otwierania drzwi;
				11. autobus monitorowany (oznakowanie to musi być umieszczone co najmniej przy każdych drzwiach pasażerskich z zewnątrz i wewnątrz autobusu);
				12. autobus klimatyzowany - oznakowanie to musi być umieszczone na każdym oknie przesuwnym i zawierać informację i piktogram: „Autobus klimatyzowany. Podczas pracy klimatyzacji nie otwierać okien”;
				13. oznakowanie głównego wyłącznika prądu w miejscu jego występowania. W przypadku gdy wyłącznik ten znajduje się pod klapą rewizyjną to oznakowanie to musi znajdować się zarówno na zewnętrznej stronie klapy oraz bezpośrednio przy wyłączniku.
			2. Szczegółowy schemat oznakowania autobusów w oznaczenia wykazane w ust. 3.3.6.1. oraz dodatkowe oznaczenia (herb, logo miasta, oznaczenie organizatora przewozów i Zamawiającego, emblematy producenta i inne elementy) Zamawiający uzgodni z Wykonawcą na podstawie informacji o marce i typie pojazdu przedstawionego przez Wykonawcę.
			3. Oznakowanie nanoszone przez producenta powinno być wykonane w uzgodnieniu z Zamawiającym.
	4. **Przedział przestrzeni pasażerskiej**
		1. Podłoga pokryta gładką wykładziną z materiału antypoślizgowego.
		2. Wyróżnienie na podłodze:
			1. stref drzwi, tj. w pasie szerokości min. 300 mm od krawędzi progu oraz w strefie poruszania się skrzydeł drzwi;
			2. stref wydzielonych - np. przestrzeń przy kabinie kierowcy (strefa ograniczania widoczności dla kierowcy);
			3. strefy wydzielonej pod stanowisko dla wózka inwalidzkiego z odpowiednim piktogramem na podłodze;
			4. wyróżnienie powierzchni podłogi przeznaczonej dla wózka dziecięcego odpowiednim znakiem graficznym na podłodze;
			5. strefy wydzielonej pod stanowisko dla wózka dziecięcego (umożliwiającej jednoczesny przewóz wózka inwalidzkiego i dziecięcego) z odpowiednim piktogramem;
		3. Oznaczone krawędzie progów zewnętrznych, stopni i podestów pod miejsca siedzące.
		4. Poręcze, uchwyty.
			1. Wszystkie poręcze pionowe i poziome, dodatkowe poręcze i uchwyty dla pasażerów oraz poręcze przy drzwiach, w tym na skrzydłach drzwi, wykonane ze stali nierdzewnej lub lakierowanie proszkowe o dużej odporności na zarysowanie (kolor do uzgodnienia po odpisaniu umowy). Dopuszczalne elementy wykonane z tworzyw i nie lakierowane.
			2. Charakteryzujące się dużą odpornością na zarysowanie.
			3. Rozplanowanie poręczy w taki sposób, aby możliwe było przytrzymanie się przez pasażerów opuszczających miejsca siedzące.
			4. Poręcze poziome wyposażone w uchwyty wiszące do trzymania się przez pasażerów stojących, zamontowane w sposób uniemożliwiający ich niepożądane przesuwanie się na poręczach podczas jazdy. Uchwyty zamontowane w strefie platformy dla pasażerów stojących oraz w obrębie drzwi.
			5. 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 (np. na ścianie bocznej lub elementach zabudowy wnętrza) ułatwiające opuszczenie miejsca siedzącego;
			6. zalecane aby poręcze pionowe były wyposażone w punkty świetlne w technologii LED (odległość dolnej krawędzi pierwszego punktu świetlnego od płaszczyzny niskiej podłogi ma wnosić 1,7 m). Pozostałe punkty świetlne powinny znajdować się w jednej płaszczyźnie z pierwszym punktem świetlnym.
		5. Fotele pasażerskie.
			1. Fotele o ergonomicznym kształcie, odporne na zniszczenie, o powierzchniach utrudniających naniesienie napisów typu „graffiti".
			2. Materiały tapicerskie o dużej odporności na zużycie (wycieranie, zabrudzenie), łatwe do czyszczenia oraz o podwyższonej odporności na akty wandalizmu (rozerwanie, rozcięcie).
			3. Wkładki tapicerskie siedzisk i oparcia (mniejsze niż siedziska i oparcia) wyposażone w łatwo wymienialną gąbkę (piankę) zmiękczającą pod tapicerką.
			4. Kolorystyka, rodzaj tapicerki i inne szczegóły wykończenia siedzisk zostaną uzgodnione z Zamawiającym w terminie do 14 dni po podpisaniu umowy.
				1. Przed tym terminem Wykonawca zobowiązany jest do dostarczenia Zamawiającemu próbek materiałów tapicerskich.
			5. Mocowanie foteli do konstrukcji autobusu w sposób umożliwiający zachowanie czystości – zalecane mocowanie jak największej liczby siedzeń do ścian pojazdu.
		6. Dostępność pojazdu dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz dla osób z wózkami dziecięcymi.
			1. Rampa uchylna, rozkładana ręcznie, znajdująca się w drugich drzwiach pojazdu prowadzących do wydzielonego stanowiska do przewozu osób na wózkach inwalidzkich. Krawędzie zewnętrzne rampy, po jej rozłożeniu, oznaczone w formie naprzemiennych żółto-czarnych trójkątów lub żółtej listwy. Rampa wg wymagań określonych w załączniku nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L 255 z 29.9.2010, s.1) o nośności min. 300 kg.;
			2. umiejscowienie rampy w podłodze w sposób umożliwiający samoczynny, grawitacyjny odpływ wody;
			3. przyciski sygnalizujące konieczność użycia rampy umieszczone na wysokości umożliwiającej naciśnięcie przez osobę znajdującą się na wózku;
			4. na zewnątrz – przycisk umiejscowiony po prawej stronie drzwi (w pobliżu przycisku otwierania drzwi przez pasażerów);
			5. oznakowanie symbolem wózka powinno znajdować się na przycisku;
			6. typ przycisku – elektroniczny lub pojemnościowy o odczuwalnym zadziałaniu;
			7. przycisk podświetlany w momencie gdy drzwi pojazdu zostają otwarte lub gdy prowadzący pojazd uaktywni opcję otwierania drzwi przez pasażerów;
			8. naciśnięcie przycisku musi skutkować krótkotrwałym podświetleniem przycisku innym kolorem;
			9. wciśnięcie przycisku musi dezaktywować funkcję automatycznego zamykania II drzwi.
		7. Funkcja przyklęku prawej strony pojazdu tj., możliwość obniżenia pojazdu o ok. 60 mm. Funkcja musi być uruchamiana ze stanowiska kierowcy oraz posiadać możliwość uruchomienia przyklęku zarówno przy otwartych jak i zamkniętych drzwiach pojazdu oraz możliwość utrzymania autobusu w stanie przyklęku również po wyłączeniu silnika.
		8. Poręcze ułatwiające wejście do pojazdu osobom o ograniczonej sprawności ruchowej. Rozmieszczenie i konstrukcja poręczy musi umożliwiać swobodny wjazd do autobusu wózkiem inwalidzkim lub dziecięcym.
		9. Stanowisko do przewozu osób na wózkach inwalidzkich – ściśle wg wymagań określonych w Regulaminie nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L 255 z 29.9.2010, s.1).
			1. Stanowisko wyposażone w biodrowy pas bezpieczeństwa, podporę lub oparcie prostopadłe do wzdłużnej osi pojazdu, poręcze lub uchwyty zamontowane na boku lub ścianie pojazdu. Przestrzeń na wózki inwalidzkie powinna być wolna od słupków oraz na tyle duża, aby umożliwić obrót na wózku.
			2. Fotele pasażerskie specjalne do przewozu osób o ograniczonej możliwości poruszania się – ściśle wg. wymagań określonych w Regulaminie nr 107 EKG ONZ (Dz.U. UE L 255 z 29.9.2010, s.1)
		10. Przy drzwiach zamontowane ścianki działowe tzw. wiatrochrony, oddzielające miejsca pasażerskie od strefy drzwi, usytuowane odpowiednio za drzwiami, przed drzwiami lub po obu stronach, co najmniej w części powyżej dolnej linii okien bocznych; wykonane ze szkła bezpiecznego (niedającego ostrych odprysków); wysokość minimalna 1700 mm licząc od poziomu podłogi autobusu; dopuszcza się jednostronne obniżenie wysokości do nie mniej niż 1550 mm, jeżeli wymaga tego sposób otwierania osłon nadokiennych; wysokość zalecana: od poziomu podłogi (podestu) do górnej krawędzi skrzydła drzwi, przy uwzględnieniu indywidualnych uwarunkowań wynikających z przyjętych rozwiązań konstrukcyjnych i stylizacyjnych; wykonanie bez szczeliny pomiędzy ścianką działową a ścianą boczną (ościeżnicą drzwi) oraz bez szczeliny pomiędzy elementami ścianki (przy wykonaniu z podziałem poziomym na elementy); dolna krawędź ścianki bezpośrednio nad poziomem podłogi lub podestu, dopuszczalna szczelina nie większa niż 50 mm (dopuszczalna szczelina większa niż 50 mm wyłącznie w sytuacji gdy jest ona wykorzystywana do nadmuchu powietrza z nagrzewnicy w przestrzeń przy drzwiach); wykonanie i mocowanie ścianek odporne na akty wandalizmu.
		11. Ramki, uchwyty na tablice informacyjne.
			1. Ilość i konstrukcja ramek oraz ich lokalizacja zostaną uzgodnione po podpisaniu umowy.
	5. **Sterowanie drzwiami pasażerskimi**
		1. Układ sterowania:
			1. spełniający wymagania Zał. nr 3 do Reg. nr 107 EKG ONZ;
			2. elektropneumatyczny lub elektryczny z sygnalizacją stanu otwarcia (zamknięcia) drzwi na desce rozdzielczej – podświetlenie przycisków lub ikony na wyświetlaczu;
			3. umożliwiający zamykanie i otwieranie drzwi przez kierowcę indywidualnie przyciskami na tablicy rozdzielczej; sterowanie przednim skrzydłem I drzwi osobne i niezależne z funkcją zamykania i otwierania dodatkowym ukrytym przyciskiem zewnętrznym;
			4. wyposażony w dodatkowy przycisk na desce rozdzielczej umożliwiający otwarcie oraz zamknięcie wszystkich drzwi jednocześnie – dopuszcza się możliwość automatycznego zablokowania tej funkcji, w sytuacji aktywowania przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów;
			5. powodujący załączenie hamulca przystankowego po otwarciu jakichkolwiek drzwi lub aktywacji przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów;
			6. wyposażony w urządzenie sterujące awaryjnego otwierania drzwi umieszczone przy każdych drzwiach, zabezpieczone przed przypadkowym użyciem zabezpieczeniem łatwym do usunięcia lub zniszczenia w celu uzyskania dostępu;
			7. posiadający wykonaną blokadę awaryjnego otwarcia drzwi przy prędkości większej niż 3 ÷ 5 km/godz.;
			8. wyposażony w akustyczny sygnał ostrzegawczy (lub urządzenie „głośnomówiące”), umieszczony przy wszystkich drzwiach, sygnalizujący w sposób automatyczny zamiar zamykania drzwi na 1 ÷ 3 sekund przed każdym zamknięciem drzwi;
			9. system detekcji obecności pasażerów w kontrolowanej strefie drzwi nie może być aktywny przy korzystaniu z podstawowego układu otwierania i zamykania drzwi przez kierowcę;
			10. w przypadku znacznego zatłoczenia obszaru okolic drzwi, kierowca powinien mieć możliwość wymuszenia zamknięcia drzwi;
		2. Przyciski wewnątrz autobusu, w przestrzeni pasażerskiej:
			1. konstrukcja oraz usytuowanie przycisków zastosowanych przy miejscach siedzących, np. umieszczonych na ścianie bocznej, powinna uniemożliwiać przypadkowe naciśnięcie przycisku przez osobę siedzącą;
			2. przyciski „na żądanie”: oznaczone napisem na przycisku „STOP” oraz dodatkowo napisem w alfabecie Braille’a: „STOP”; przyciski przypisane funkcjonalnie do drzwi najbliższych dla danego przycisku (strefa działania przycisków); sygnalizacja naciśnięcia przycisku dla kierowcy na desce rozdzielczej z sygnalizacją potrzeby otwarcia drzwi właściwych dla strefy w jakiej został naciśnięty; sygnalizacja naciśnięcia przycisku dla pasażerów poprzez wyświetlenie napisu „STOP” na tablicach informacyjnych wewnętrznych przez ok. 5 sek. po naciśnięciu przycisku;
			3. sygnalizacja naciśnięcia przycisku poprzez podświetlenie przycisku (lub pola dokoła przycisku) oraz wszystkich przycisków „na żądanie”, działające od momentu naciśnięcia do momentu otwarcia się drzwi na przystanku lub uaktywnienia przez prowadzącego pojazd układu otwierania drzwi przez pasażerów; naciśnięcie przycisku powinno być sygnalizowane mechanicznie poprzez wyraźnie wyczuwalny skok przycisku lub dźwiękowo (przyciski sensoryczne, dotykowe o poziomie czułości uniemożliwiającym aktywowanie poprzez przypadkowe dotknięcie);
			4. przyciski równomiernie rozmieszczone na całej długości przestrzeni pasażerskiej w taki sposób, aby znajdowały się w zasięgu pasażera zajmującego każde z miejsc siedzących (z uwzględnieniem przycisków otwierania drzwi), na poręczach lub innych powierzchniach zabudowy nadwozia;
			5. przyciski sygnalizacyjne umieszczone przy siedzeniach specjalnych dla pasażerów niepełnosprawnych, spełniających wymagania Zał. nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ; sygnalizujące potrzebę zatrzymania pojazdu na przystanku „na żądanie”; oznaczone symbolem graficznym wg wzoru podanego na rys. 23B, zał. nr 4 do Reg. nr 107 EKG ONZ;
			6. sygnalizacja naciśnięcia przycisku na desce rozdzielczej kierowcy jak przycisku „na żądanie” z dodatkowym piktogramem oraz sygnalizacją potrzeby otwarcia pierwszych/drugich drzwi; sygnalizacja naciśnięcia przycisku dla pasażerów poprzez wyświetlenie napisu „STOP” na tablicach informacyjnych wewnętrznych przez ok. 5 sek. po naciśnięciu przycisku; sygnalizacja naciśnięcia przycisku poprzez podświetlenie przycisku (lub pola dokoła przycisku) oraz wszystkich przycisków „na żądanie” na czerwono, działające od momentu naciśnięcia do momentu otwarcia się drzwi na przystanku lub uaktywnienia przez prowadzącego pojazd układu otwierania drzwi przez pasażerów; naciśnięcie przycisku powinno być sygnalizowane mechanicznie poprzez wyraźnie wyczuwalny skok przycisku lub dźwiękowo (przyciski sensoryczne, dotykowe o poziomie czułości uniemożliwiającym aktywowanie poprzez przypadkowe dotknięcie);
			7. przycisk sygnalizacyjny umieszczony przy miejscu na wózek dziecięcy; sygnalizujący potrzebę zatrzymania pojazdu na przystanku „na żądanie”; oznaczony symbolem graficznym wózka dziecięcego; sygnalizacja naciśnięcia przycisku na desce rozdzielczej kierowcy jak przycisku „na żądanie” z dodatkowym piktogramem oraz sygnalizacją potrzeby otwarcia drugich drzwi; sygnalizacja naciśnięcia przycisku dla pasażerów poprzez wyświetlenie napisu „STOP” na tablicy informacyjnej wewnętrznej przez ok. 5 sek. po naciśnięciu przycisku; sygnalizacja naciśnięcia przycisku poprzez podświetlenie przycisku (lub pola dokoła przycisku) oraz wszystkich przycisków „na żądanie” na czerwono, działające od momentu naciśnięcia do momentu otwarcia się drzwi na przystanku lub uaktywnienia przez prowadzącego pojazd układu otwierania drzwi przez pasażerów; naciśnięcie przycisku powinno być sygnalizowane mechanicznie poprzez wyraźnie wyczuwalny skok przycisku lub dźwiękowo (przyciski sensoryczne, dotykowe o poziomie czułości uniemożliwiającym aktywowanie poprzez przypadkowe dotknięcie); naciśnięcie przycisku musi powodować automatyczne otwarcie drugich drzwi po zatrzymaniu pojazdu na przystanku oraz po uaktywnieniu przez kierowcę układu otwierania drzwi przez pasażerów;
			8. sygnalizacja dla pasażerów poprzez wyświetlenie napisu STOP na tablicy informacyjnej wewnętrznej przez ok. 5 sek. po naciśnięciu przycisku, sygnalizacja naciśnięcia przycisku poprzez podświetlenie przycisku (lub pola dokoła przycisku) przy danych drzwiach oraz wszystkich przycisków „na żądanie” działające od momentu naciśnięcia do momentu otwarcia się drzwi na przystanku
		3. Przyciski na zewnątrz autobusu:
			1. przy drzwiach otwieranych do wewnątrz, przyciski umieszczone przy II drzwiach pasażerskich po obu stronach drzwi, przy I drzwiach tylko po lewej stronie;
				1. przyciski otwierania drzwi umieszczone bliżej krawędzi otworu na drzwi niż urządzenie sterujące awaryjnego otwierania drzwi; dopuszcza się usytuowanie urządzenia sterującego awaryjnego otwierania drzwi bliżej krawędzi otworu na drzwi niż przyciski otwierania, tylko jeśli wynika to ze szczególnych uwarunkowań konstrukcyjnych, np. umieszczenia urządzenia sterującego na szybach bocznych;
			2. przycisk otwierania drzwi, znajdujący się po prawej stronie II drzwi, umieszczony bliżej krawędzi otworu na drzwi niż przycisk sygnalizujący konieczność użycia pochylni (rampy) dla wózka inwalidzkiego lub umieszczony nad tym przyciskiem.
	6. **Wentylacja, ogrzewanie i klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej**
		1. Autobusy mają posiadać naturalną i wymuszoną wentylację przestrzeni pasażerskiej.
			1. Układ wentylacji wraz z układem ogrzewania musi przeciwdziałać roszeniu na suficie i szybach bocznych.
		2. Wentylacja.
			1. Wentylacja naturalna:
				1. max. 4 boczne okna autobusu wyposażone w uchylne lub rozsuwane okna wentylacyjne, rozmieszczone w miejscach o największym zapotrzebowaniu, uwzględniające elementy wentylacji wymuszonej, wyposażone w zamki blokujące okno w pozycji zamkniętej;
				2. elektrycznie sterowane z kabiny kierowcy włazy dachowe (minimum jeden);

sterowanie włazów dachowych musi zapewniać automatyczne zamykanie się tych włazów:

po włączeniu klimatyzacji całopojazdowej,

po wyłączeniu stacyjki (przekręcenie stacyjki na pozycję „0”).

* + - * 1. Wywietrznik dachowy (wywietrzniki) powinien posiadać następujące poziomy ustawień – nawiew (otwarcie z przodu), przewiew (całkowite otwarcie), wywiew (otwarcie z tyłu), całkowite zamknięcie.
			1. Wentylacja wymuszona.
				1. Niezależna od urządzenia klimatyzacyjnego przez:

wentylatory (minimum 1 szt.) elektryczne, umieszczone w dachu autobusu o dużym wydatku powietrza, o dużej wydajności;

łączny wydatek wymiany powietrza dla całej przestrzeni pasażerskiej – co najmniej 1500 m3/h.

* + - * 1. Pozwalająca na utrzymanie, przy temperaturach zewnętrznych od 15,1 do 22°C, średniej temperatury przestrzeni pasażerskiej takiej samej wartości jak temperatura zewnętrzna (możliwe jest chwilowe wspomaganie przez urządzenie klimatyzacyjne).

Powyższe temperatury muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia urządzeń wentylacyjnych, przy następujących warunkach pomiaru: okna i drzwi zamknięte, napełnienie na poziomie do ok. 60 % (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem, pomiar w części środkowej poza strefami drzwi na wysokości 1,2 m od podłogi (tolerancja pomiaru temperatury ± 1°C, różnica temperatur pomiędzy częściami przestrzeni pasażerskiej o skrajnych temperaturach nie większa niż 3°C).

Przy napełnieniu autobusu większym od 60 % urządzenie klimatyzacyjne musi pracować z maksymalną wydajnością i dążyć do utrzymania wymaganej temperatury przestrzeni pasażerskiej.

W zakresie przewietrzania pojazdu przy użyciu wentylacji mechanicznej wymaga się, aby:

nadmuch był zrealizowany wieloma otworami wlotowymi rozmieszczonymi możliwie równomiernie wzdłuż części pasażerskiej lub wzdłuż całej długości pojazdu za pomocą dysz wylotowych skierowanych w dół, wzdłuż szyb bocznych przestrzeni pasażerskiej. Pożądane jest, aby otwory wlotowe były rozmieszczone przemiennie, tzn. aby strumienie powietrza nie przecinały się;

pasażer odczuwał ruch powietrza wewnątrz zarówno w czasie jazdy, jak i podczas postoju;

układ przewietrzania był stopniowany (regulowany przez kierowcę z kabiny).

* + 1. Systemy ogrzewania.
			1. Wodne – wykorzystujące ciepło z układu chłodzenia silnika, realizowane przez:
				1. nagrzewnice z wentylatorami w przestrzeni pasażerskiej oraz w kabinie kierowcy;
				2. grzejnik/i konwertorowy/e rozmieszczony/e w przestrzeni pasażerskiej. Grzejniki te nie będą wymagane jeżeli autobus będzie wyposażony w dodatkową centralę grzewczą (zespół nagrzewnic z wentylatorami o mocy co najmniej 40kW – zwaną dalej centralą grzewczą) zabudowaną na dachu autobusu;
				3. nagrzewnicę frontową służącą do kompleksowego ogrzewania miejsca pracy kierowcy, w tym szyby przedniej.
			2. Kabina kierowcy ma posiadać niezależny od układu działającego w przestrzeni pasażerskiej układ ogrzewania, wentylacji i klimatyzacji, regulowany z miejsca pracy kierowcy.
			3. W przestrzeni pasażerskiej powinny zostać zamontowane skuteczne urządzenia grzewcze. Nagrzewnice muszą być zamontowane w sposób chroniący pasażerów przed przypadkowym zranieniem lub innym wypadkiem.
			4. Sterowanie ogrzewaniem przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby system ogrzewania uruchamiał się automatycznie przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18oC w następujący sposób:
				1. przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18ºC, w pierwszej kolejności uruchamiać się muszą tylko grzejniki konwektorowe (lub centrala grzewcza, o ile nie zastosowano grzejników konwektorowych);
				2. jeżeli przy pracujących grzejnikach konwektorowych (lub pracującej centrali grzewczej) temperatura w przedziale pasażerskim spada nadal i osiągnie poziom 8ºC, dodatkowo muszą załączać się nagrzewnice z wentylatorami, rozpoczynając pracę od najmniejszej prędkości obrotowej – prędkość ta, następnie musi się zmieniać w funkcji temperatury płynu w układzie chłodzenia oraz temperatury panującej w przestrzeni pasażerskiej;
				3. układ sterowania musi posiadać możliwość programowej zmiany poziomu temperatur granicznych, przy których system ten uruchamia się automatycznie (i wyłącza się). Zakres zmian temperatur – od 16°C do 22°C;
				4. niedopuszczalny podczas pracy ogrzewania i klimatyzacji jest stan, w którym systemy te wzajemnie się wykluczają; oznacza to, że podczas pracy ogrzewania klimatyzacja nie może równocześnie chłodzić przestrzeni pasażerskiej.
			5. Podłączony do układu ogrzewania, niezależny od pracy silnika, agregat grzewczy, zasilany olejem napędowym z głównego zbiornika paliwa. Moc tego agregatu oraz wydajność układu ogrzewania muszą zapewnić możliwość utrzymania temperatury w przedziale pasażerskim minimum na poziomie plus 15ºC przy temperaturze zewnętrznej -15ºC, z możliwością rejestracji odczytu m.in. czasu pracy, poboru paliwa (należy dołączyć urządzenie z oprogramowaniem umożliwiające dokonanie odczytu zarejestrowanych danych).
				1. Włączenie ogrzewania musi nastąpić w sposób automatyczny lub ręcznie, w zależności od wyboru trybu przez prowadzącego, gdy temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu spadnie poniżej +5oC (wraz z możliwością ręcznego wyłączenia).
		2. Klimatyzacja.
			1. Autobus powinien być wyposażony w zintegrowany system do klimatyzacji kabiny kierowcy oraz do klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej z dostępną funkcją niezależnego sterowania i regulacji temperatury dla poszczególnych przestrzeni, lub niezależne od siebie urządzenia klimatyzacyjne przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowców .
			2. Klimatyzacja działająca automatycznie we współpracy z układem ogrzewania i wentylacji (przewietrzania) autobusu powinna zapewnić komfortowe warunki podróżowania niezależnie od pory roku, zgodnie z warunkami klimatycznymi występującymi na terenie gminy Miejskiej Chojnice, tj. w szczególności:
				1. średnia temperatura wewnątrz pojazdu, powinna wynosić przynajmniej +12ºC przy temperaturze otoczenia -15ºC,

w zakresie temperatur zewnętrznych powyżej +22ºC wymagane jest zastosowanie schładzania powietrza, średnia temperatura wewnątrz pojazdu przy założeniu 50% wilgotności względnej powietrza, bez uwzględniania promieniowania słonecznego i zapełnieniu odpowiadającemu zajęciu wszystkich miejsc siedzących oraz 50% powierzchni przeznaczonej dla pasażerów stojących powinna wynosić:

w przedziale od +22 do +26ºC do 2ºC poniżej temperatury zewnętrznej,

w przedziale od +26,1 do +29,9ºC do 4ºC poniżej temperatury zewnętrznej,

w przedziale od +30 do +34,9ºC do 5ºC poniżej temperatury zewnętrznej,

dla temperatur zewnętrznych równych 35ºC i wyższych obniżenie temperatury o 6ºC,

* + - * 1. z możliwością pracy w trybie samej wentylacji przestrzeni pasażerskiej;
				2. powyższe temperatury muszą być uzyskiwane po czasie nie dłuższym niż 15 minut, licząc od włączenia urządzeń wentylacyjnych, przy następujących warunkach pomiaru: okna i drzwi zamknięte, napełnienie na poziomie do ok. 60 % (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem, pomiar w części środkowej poza strefami drzwi na wysokości 1,2 m od podłogi (tolerancja pomiaru temperatury ± 1°C), różnica temperatur pomiędzy częściami przestrzeni pasażerskiej o skrajnych temperaturach nie większa niż 3°C;
				3. nadmuch powietrza realizowany wieloma otworami rozmieszczonymi możliwie równomiernie w przestrzeni pasażerskiej, w taki sposób, aby umożliwiały wymaganą wymianę powietrza i nie kierowały powietrza bezpośrednio na głowy pasażerów; powietrze dostarczane do przestrzeni pasażerskiej z urządzenia klimatyzacyjnego nie może powodować dyskomfortu (odczucia chłodu lub uciążliwego hałasu związanego z pracą urządzenia) dla pasażerów siedzących i stojących w każdym miejscu przestrzeni pasażerskiej.
			1. Cyrkulacja powietrza powinna zapewniać przynajmniej 6 m3/h świeżego powietrza na jednego pasażera przy wypełnieniu wszystkich miejsc siedzących oraz zajętości miejsc stojących na poziomie 4 osób/m2 powierzchni przeznaczonej na miejsca stojące.
			2. Cały system grzewczo – chłodząco – wentylacyjny powinien posiadać możliwość pracy automatycznej zgodnie z wartością żądaną.
			3. Wykonawca wraz z dokumentacją autobusu przekaże w zwięzłej, schematycznej formie istotę funkcjonowania wentylacji, wentylacji z ogrzewaniem, wentylacji z schładzaniem oraz pracy klimatyzacji.
			4. Autobusy wyposażone w systemy klimatyzacyjne zawierające czynniki chłodzące o niskim współczynniku ocieplenia globalnego, zalecana ilość czynnika nie powinna przekraczać 3,5 kg.
1. **WYPOSAŻENIE ELEKTRONICZNE AUTOBUSU.**
	1. **Systemy informatyczne.**
		1. Zastosowane systemy oraz ich poszczególne elementy muszą być zbudowane z uwzględnieniem zastosowania nowoczesnych, niezawodnych rozwiązań technicznych i technologicznych oraz charakteryzować się:
			1. minimum 5 letnim okresem udzielonej gwarancji na eksploatację;
			2. rozwiązaniami technicznymi gwarantującymi bezpieczeństwo dla pasażerów, kierowcy;
			3. estetyką zewnętrzną;
			4. niezawodnością eksploatacyjną;
			5. przygotowaniem do obsługi technicznej przez użytkownika (wprowadzanie materiałów informacyjnych, oprogramowanie, instrukcje, dokumentacja techniczna);
			6. wszystkie urządzenia i materiały wchodzące w skład poszczególnych modułów oraz sposób ich instalowania, muszą spełniać wymagania obowiązujących w Polsce przepisów i norm oraz muszą posiadać wymagane certyfikaty, atesty, homologacje, świadectwa itp.
			7. energooszczędnymi rozwiązaniami zarówno w zakresie urządzeń pokładowych jak i pozostałych urządzeń ;
			8. spełnieniem obowiązujących w Polsce norm i przepisów dotyczących poziomu zakłóceń elektrycznych i radioelektrycznych,
		2. Licencjonowanie.
			1. Wszystkie licencje na dostarczone przez Wykonawcę urządzenia lub oprogramowanie, muszą być wystawione na MZK Operatora Zamawiającego i zawierać wsparcie techniczne w języku polskim oraz uaktualnienia przez okres min. 7 lat od daty wydania protokołu odbioru.
			2. Udzielone licencje nie mogą w żaden sposób ograniczać rozbudowy Systemu przez podmioty trzecie.
			3. Wykonawca dostarczy niezbędne licencje (jeżeli wymagane) w j. polskim do dostarczonego oprogramowania. Licencja musi pozwalać na zainstalowanie oprogramowania klienckiego na dowolnej liczbie końcówek klienckich Zamawiającego.
		3. Dokumentacja.
			1. Wszystkie wiadomości systemu, powinny być rejestrowane w bazach danych.
			2. Dokumentacja musi zawierać instrukcje dla użytkownika, administratora oraz dla programisty lub projektanta.
		4. Sposób i miejsce montażu poszczególnych elementów systemów należy uzgodnić z Zamawiającym po podpisaniu umowy;
		5. Na system elektroniczny składają się:
			1. urządzenia pokładowe w autobusach:
			2. system pokładowy w autobusie składać się będzie z następujących elementów:
				1. komputera pokładowego wraz z odbiornikiem GPS, drogomierzem (hodometrem) oraz interfejsem komunikacyjnym;
				2. wymaga się dostawy oddzielnego urządzenia w postaci komputera pokładowego do obsługi tablic, kasowników itd. oraz oddzielnego urządzenia w postaci rejestratora nagrań systemu monitoringu;
			3. system informacji pasażerskiej:
				1. wyświetlacza wewnętrznego podsufitowego oraz zewnętrznych tablic informacyjnych: przedniej, bocznej, tylnej,
				2. monitoringu wewnętrznego i zewnętrznego pojazdu,
			4. stacja bazowa,
			5. radiomodem WiFi.
		6. Wyświetlacze zewnętrzne muszą prezentować informacje również podczas postoju pojazdu na przystanku początkowym i przy wyłączonym zapłonie (min. czas załączenia systemu powinien wynosić 10 min.).
		7. Szczegółowe informacje oraz sekwencje informacji prezentowanych przez poszczególne wyświetlacze należy uzgodnić z Zamawiającym po podpisaniu umowy.
		8. Ewentualne awarie systemów informatycznych nie mogą mieć wpływu na możliwość wykonywania pracy przewozowej autobusów.
		9. System informatyczny musi być modułowy i zaprojektowany z możliwością rozbudowy.
		10. System musi być zaprojektowany, aby obsłużyć tabor Zamawiającego zgodny z postępowaniem ale też miał możliwość obsługi taboru nabywanego (do 30 pojazdów).
	2. **Centralny system komputerowy (autokomputer).**
		1. Autokomputer wyposażony w panel sterujący jest jednostką centralną agregującą systemy w pojeździe.
		2. 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.
		3. Komputer pokładowy musi charakteryzować się następującymi parametrami:
			1. warunki pracy:
				1. temperatura w zakresie od minus 20ºC do plus 70ºC,
				2. wilgotność do 95%,
			2. pamięć Flash: min. 1 GB,
			3. obsługa modułu GPS,
			4. obsługa radiomodemu WiFi,
			5. wejście/wyjście cyfrowe służące do podłączenia urządzeń pokładowych między innymi: kasowników, drzwi, hodometru, biegu wstecznego, tablic kierunkowych oraz innych wynikających ze specyfikacji pojazdu,
			6. minimalna liczba interfejsów: 2xRS-232, RS-485, 1x CAN-bus,
			7. minimum jeden port USB,
			8. port Ethernet 10/100, z interfejsem do podłączenia innych urządzeń,
			9. obsługa WiFi w standardach b/g/n lub nowszych,
			10. napięcie zasilania dostosowane do instalacji elektrycznej pojazdu.
		4. Wymagana funkcjonalność komputera pokładowego:
			1. obsługa magistrali pojazdowej do podłączenia pokładowych urządzeń peryferyjnych przy wykorzystaniu otwartych protokołów komunikacyjnych,
			2. podłączenie do drogomierza (hodometru) i czujnika drzwi pojazdu,
			3. obsługa modemu GSM/GPRS/UMTS/GPS,
			4. obsługa systemu monitoringu,
			5. obsługa zewnętrznych i wewnętrznych kierunkowych tablic elektronicznych,
			6. przystosowany do przycisku alarmowego,
			7. podłączenie do wzmacniacza w pojeździe w celu generowania komunikatów głosowych, zdefiniowanych w systemie,
			8. obsługa kasowników jednofunkcyjnych (na bilet papierowy) będących na wyposażeniu autobusu,
			9. przenoszenie danych z autobusu i do autobusu przy pomocy komputera (stacji bazowej) na terenie zajezdni za pomocą transmisji WiFi,
			10. 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. Powyższe dane będą przesyłane po wykonaniu zadań przewozowych poprzez WiFi na zajezdni,
			11. obsługa systemu zliczenia pasażerów (pełny system zainstalowany będzie w jednym autobusie),
			12. obsługa interfejsu kierowcy (dotykowy pojemnościowy kolorowy ekran LCD - minimum 10’’). Wyposażony jest w czytnik kart, w szczególności panel musi umożliwić: zalogowanie się kierującego kartą bezkontaktową lub spersonalizowanym pendrive lub kodem PIN, intuicyjny wybór linii, przeglądanie statusów kasowników, itp., obsługę systemów pokładowych (np. zablokowanie kasowników),
			13. zabezpieczenie danych w pamięci przed dostępem osób nieuprawnionych, np. logowanie poprzez numer PIN,
			14. odczyt i aktualizacja danych musi następować również po wyłączeniu komputera w tzw. trybie czuwania.
		5. Zgromadzone w komputerze pokładowym dane są chronione poprzez zastosowanie odpowiednio dobranych typów pamięci do ich przechowywania, co gwarantuje zachowanie danych nawet w bardzo trudnych warunkach środowiskowych, również w przypadku kolizji i wypadków (zderzenia).
		6. Możliwość transmisji danych min.: Wi-Fi i GSM/GPRS – autokomputer musi umożliwiać przesył danych ze wszystkich urządzeń peryferyjnych w szczególności takich jak rejestrator i GPS.
		7. Czas autokomputera powinien być synchronizowany automatycznie poprzez WiFi przy wyjeździe z zajezdni min. 1 raz dziennie automatycznie z czasem transmitowanym przez serwer MZK. Czas w autokomputerze nie może ulegać odchyłkom większym niż w zakresie: -15 sekund +15 sekund od czasu wzorcowego na 24 godziny bez dodatkowych sygnałów synchronizujących z zewnątrz. Zamawiający dopuszcza synchronizację czasu z satelitami GPS.
		8. Wykonawca dostarczy licencjonowane oprogramowanie narzędziowe do obsługi komputera, wprowadzania zmian programowych, odczytu i zmian parametrów oprogramowania niezbędnego dla realizacji wymienionych zadań umożliwiające:
			1. raportowanie wykonania, rozliczanie pracy przewozowej, analizę pracy pojazdu w szczególności odczyt danych „czarnej skrzynki”, parametrów technicznych oraz rozliczanie paliwa w litrach/100 km.
		9. Minimalne wymagania dla interfejsu terminala:
			1. graficzny dotykowy, pojemnościowy wyświetlacz LCD min. 10” z dodatkowymi klawiszami zabudowanymi z boku lub wokół wyświetlacza, dające możliwość alternatywnej obsługi panelu,
			2. przycisk dla szybkiego dostępu do najczęściej używanych funkcji (dopuszcza się przycisk programowalny dostępny na panelu dotykowym interfejsu kierowcy),
			3. wbudowane min. 2 złącza USB do aktualizacji danych,
			4. przycisk wyłączania/włączania kasowników, (dopuszcza się przycisk programowalny dostępny na panelu dotykowym interfejsu kierowcy).
	3. **System Informacji Liniowej obejmuje urządzenia umożliwiające wizualne oraz głosowe przekazywanie informacji o trasie przejazdu.**
		1. Tablice elektroniczne.
			1. Zestaw elektronicznych tablic kierunkowych (informacyjnych) trwale zamocowanych w autobusie obejmujący:
			2. tablicę zewnętrzną umieszczoną z przodu pojazdu (1 szt.), umożliwiającą wyświetlanie następujących informacji: numer linii, nazwę przystanku końcowego i nazwy ważniejszych przystanków lub miejscowości na trasie danej linii. Tablica powinna obejmować pełną szerokość autobusu. Tablica powinna być wykonana jako LED w kolorze bursztynowym lub zbliżonym o rozdzielczości 24 punkty w pionie i 200 w poziomie i rastrze ok. 9-10 mm,
			3. tablicę zewnętrzną umieszczoną z boku pojazdu (1 szt.), umożliwiająca wyświetlanie następujących informacji: numer linii, nazwę przystanku końcowego i ważniejszych pośrednich przystanków (ewentualnie nazwy miejscowości) na trasie danej linii. Tablica powinna być wykonana jako LED w kolorze bursztynowym lub zbliżonym o rozdzielczości 24 punktów w pionie i 160 w poziomie,
			4. tablicę zewnętrzną umieszczoną z tyłu pojazdu (1 szt.), umożliwiająca wyświetlanie co najmniej numeru linii o rozdzielczości 24 punkty w pionie i 40 w poziomie i rastrze ok. 9-10 mm. Tablica powinna być wykonana jako LED w kolorze bursztynowym lub zbliżonym.
		2. Tablice powinny być umiejscowione i działać zgodnie z wymaganiami określonymi w § 21 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz.U.2015.305 z dnia 2015.03.05 z późn. zm.).
		3. Tablica wewnętrzna zamocowania wewnątrz pod sufitem (1szt.), umożliwiająca wyświetlanie następujących informacji: numer linii, nazwę przystanku, bieżącego, końcowego, datę, godzinę, imieniny, ponadto możliwość wyświetlania dodatkowych informacji tekstowo (min. Blokada kasowników STOP - w przypadku użycia przez pasażera przycisku), i prostych graficznych. Tablica informacyjna powinna być wykonana jako LED w kolorze czerwonym lub zbliżonym. Urządzenie umożliwia wyświetlanie do 2 linii tekstu o rozdzielczości 16 punktów w pionie i 120 w poziomie.
		4. Wszystkie urządzenia systemu muszą być zabezpieczone przed przepięciem i spadkiem napięcia zgodnie z warunkami panującymi podczas eksploatacji autobusu.
		5. Dostarczone oprogramowanie (wraz z licencją) umożliwi w pełni administrowanie (wgrywanie, usuwanie, wgrywanie z harmonogramem realizacji zadań) elektroniczną reklamą, zarówno w lokalizacjach zamawiającego (za pośrednictwem transmisji danych Wi-Fi) jak i za pośrednictwem GSM/GPRS.
	4. **Kasowniki**
		1. Kasowniki jednofunkcyjne dwie sztuki na jeden autobus przystosowane do kasowania biletów papierowych obejmuje:
		2. zestaw elektronicznych urządzeń do kasowania biletów (papierowych), obejmujący urządzenie sterujące (komputer pokładowy) i 2 kasowniki NJ24COT lub równoważne. Kasowniki powinny być sterowane z komputera pokładowego. Urządzenia te muszą umożliwiać jednoznaczną identyfikację daty i czasu skasowania biletu, oraz numeru inwentarzowego pojazdu (kasownika) (min. 13 znaków kodu kasującego w sekwencji KKK DDMMRR GGMM, gdzie K – kod pojazdu (kasownika), DDMMRR – data: dzień, miesiąc, rok, GGMM - godzina). Kasowniki powinny być umieszczone w miejscach zapewniających swobodny dostęp wszystkim pasażerom a ich lokalizacja nie może spowodować utrudnień podczas wsiadania i wysiadania z pojazdu. (np. na poręczach pionowych przy drzwiach, na wysokości ~1,30 m od podłogi). Kasowniki powinny posiadać metalowe żółte obudowy. Zamek śrubowy jako dodatkowe zabezpieczenie kasownika przed kradzieżą.
	5. **System monitoringu wizyjnego i fonicznego**
		1. System monitoringu wizyjnego musi umożliwiać wykonanie cyfrowych nagrań wideo pochodzących z kamer wewnętrznych IP jak i zewnętrznych z możliwością nagrywania dźwięku i rozmów kierowcy z pasażerami,
		2. Na system monitoringu wizyjnego składają się:
			1. 6 szt. kolorowych kamer IP z czego: min 3 monitorujących wnętrze pojazdu, 1 monitorująca przód pojazdu, 1 kamera cofania i 1 kamera boczna zainstalowana na zewnątrz nad pierwszymi drzwiami:
			2. kamera szerokokątna IP obserwująca drogę przed pojazdem zamocowana za przednią szybą w sposób nieograniczający widoczności kierującemu pojazdem, obejmującej obszar na odległość co najmniej 10 metrów przed czołem pojazdu,
			3. szerokokątna kamera cofania IP z tyłu pojazdu powinna być zamocowana w okolicy tylnej jednorzędowej zewnętrznej tablicy informacyjnej,
			4. kamera szerokokątna IP obserwująca linię wejść do pojazdu zainstalowana na zewnątrz nad przednimi drzwiami,
			5. ekran dotykowy o przekątnej min. 8",
			6. rejestrator archiwizujący obraz wideo i fonię w kabinie kierowcy (jeden mikrofon) i drugi mikrofon w przestrzeni pasażerskiej - przy środkowych drzwiach.
		3. Parametry kamer:
			1. minimalna czułość kamer 0,01 luxa,
			2. kąt widzenia kamery (poziomo w stopniach) min. 90°,
			3. minimalna rozdzielczość kamer: 1,3 Mpix,
			4. stała ogniskowa od 2.1 mm do 2.8 mm,
			5. kamery wewnętrzne powinny być umieszczone w podsufitowych obudowach wandaloodpornych, z zabezpieczeniem przed zmianą kierunku pola widzenia kamery, jej demontażem lub kradzieżą,
			6. ustawienie kamer wewnętrznych powinno minimalizować strefy martwe w pojeździe. Lokalizacja kamer przed ich instalacją powinna zostać ustalona z Zamawiającym,
			7. zasilane z rejestratora lub switch,
			8. rozdzielczość minimum 1280x960 pikseli.
		4. Kamera cofania:
			1. 1 szt.- przekazująca obraz strefy za pojazdem do rejestratora cyfrowego oraz monitora,
			2. zamontowana wewnątrz pojazdu pod tylną szybą pojazdu, w okolicy tablicy informacyjnej,
			3. kamera kolorowa z opcją przełączania na monochromatyczne przy słabej widoczności (po zmroku),
			4. przekazująca obraz strefy za pojazdem do monitora umieszczonego w kabinie kierowcy w czasie cofania pojazdem,
			5. rejestrująca obraz strefy za pojazdem w czasie jazdy do przodu oraz w czasie cofania pojazdem,
			6. wymagane (nie gorsze niż) parametry techniczne kamer wewnętrznych,
			7. kamery kolorowe z opcją przełączania na monochromatyczne przy słabej widoczności (po zmroku),
			8. rozdzielczość min. 1.3MPix (min. 1280x960) przy 15 kl./s,
			9. przetwornik 1/3",
			10. zintegrowany obiektyw,
			11. stała ogniskowa w przedziale od min. 2.1 do 2.8 mm,
			12. zakres temperatur pracy od -10 do +50 stopni C,
			13. odporność na wibracje charakterystyczne dla pojazdów komunikacji miejskiej.
		5. Kamera boczna – zewnętrzna
			1. rozdzielczość min. 1.3MPix (min 1280x960) przy 15 kl./s w kompresji H.264,
			2. wodoodporna min. IP67,
			3. kąt widzenia (poziomo w stopniach) min. 90º,
			4. zakres temperatur pracy od -20 do +50 stopni C.
		6. Rejestrator o parametrach nie gorszych niż:
			1. powinien być wyposażony w co najmniej 2 wyjmowane dyski twarde HDD 2,5” umożliwiające łatwe przenoszenie danych na komputer stacjonarny za pomocą stacji dokującej z podłączeniem USB,
			2. możliwość jednoczesnego zamontowania do 4 dysków twardych o pojemności co najmniej 1TB każdy,
			3. min. 4 złącza USB w tym 2 szt. USB 3.0,
			4. min. 1 port VGA, HDMI,
			5. system operacyjny LINUX lub równoważny,
			6. temperatura pracy rejestratora: -10°C do +60°C,
			7. rejestrator współpracujący z autokomputerem zainstalowanym w pojeździe, w celu pobierania i zapisania na obrazie wideo nakładki z informacją zawierającą : numer linii, kierunek jazdy, wg danych zakodowanych w autokomputerze, data i godzina, numer wozu, prędkość jazdy,
			8. obraz zarejestrowany za pośrednictwem rejestratora winien zostać nagrany w formacie plików zapewniającym potwierdzenie autentyczności materiału wideo poprzez zawarty w nim "graficzny znak wodny" widniejący bezpośrednio na nagranym materiale,
			9. rejestrator powinien umożliwiać archiwizację co najmniej 150 godzin nagrań obrazu pracy pojazdu z rozdzielczością min. 1280x960 i prędkością zapisu min. 15 klatek/sekundę dla pojedynczej kamery,
			10. kompresja obrazu wideo H.264,
			11. rejestrator bezwentylatorowy,
			12. rejestrator powinien rozpocząć archiwizację w momencie przekręcenia kluczyków w stacyjce, a kończyć archiwizację 15 minut od wyłączenia zasilania za pomocą kluczyków w stacyjce,
			13. start systemu do pełnej funkcjonalności nie dłuższy niż 3 minuty,
			14. rejestrator umieszczony w szafce nad kierowcą. Dostęp zabezpieczony specjalnym kluczem.
		7. Właściwości monitora kontrolnego:
			1. umieszczony w kabinie kierowcy,
			2. ekran dotykowy 8”,
			3. uruchamiany automatycznie w momencie przekręcenia kluczyków w stacyjce,
			4. podgląd obrazu wszystkich kamer rejestrujących obraz wnętrza pojazdu, boku pojazdu lub kamery cofania,
			5. możliwość przełączania pomiędzy obrazem każdej z kamer, a także wyświetlania obrazu dzielonego z kamer wewnętrznych za pomocą przycisku w kokpicie kierowcy lub monitora poprzez ekran dotykowy. Kolejność kamer i układ prezentowanego obrazu powinien zostać ustalony z Zamawiającym na etapie realizacji zamówienia, automatyczny podgląd kamery cofania po włączeniu biegu wstecznego,
			6. możliwość wyłączenia obrazu podczas jazdy,
			7. monitor LCD powinien posiadać adapter umożliwiający montaż na pulpicie kierowcy w miejscu wskazanym przez Zamawiającego.
		8. Rejestrator musi poprzez router komunikacyjny zapewnić wyznaczonym przez Zamawiającego (Operatora – MZK) pracownikom, wyposażonym w komputer typu laptop, natychmiast na miejscu zdarzenia, uzyskać dostęp do zarejestrowanych zdarzeń, przejrzeć je oraz zgrać na własny laptop.
		9. Sygnalizowanie awarii systemu monitoringu kierowcy na wyświetlaczu monitoringu.
		10. Dostęp do zarejestrowanych materiałów za pomocą interfejsu USB, WLAN oraz Ethernet.
		11. Wykonawca zapewni 4 dodatkowe dyski twarde na całą partię urządzeń, do wykorzystania jako zapasowe na wypadek awarii, 2 dyski zewnętrzne min. 1TB, dwie pamięci USB typu pendrive min. 64 GB do zgrania materiału bezpośrednio z rejestratora.
		12. Oprogramowanie, umożliwiające przeglądanie i archiwizację danych za pomocą stacji dokującej podłączonej do komputera PC przy pomocy złącza USB z zainstalowanym systemem do uzgodnienia z Zamawiającym / Użytkownikiem ; możliwość przekazania zarejestrowanego materiału dowodowego wraz z niezbędnym oprogramowaniem do przeglądania zapisu lub plikiem uruchamiającym odczyt; przekazywanie plików nie może być związane z ograniczeniami licencyjnymi; 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.
		13. Stanowisko odczytu, pobierania i przetwarzania danych:
			1. odtwarzanie materiału video,
			2. odtwarzanie obrazu zarejestrowanego w pojazdach przy użyciu programu dostarczonego przez Wykonawcę. Oprogramowanie powinno umożliwiać:
				1. system poziomów dostępu oraz autoryzacji zapewniający bezpieczeństwo oraz autentyczność nagranych danych,
				2. wyszukiwanie materiału po dacie, godzinie, (tj. informacji nanoszonych na nagrywany obraz) oraz wpisanej dowolnej pozycji GPS wraz z określeniem zasięgu wpisanej pozycji,
				3. eksport materiału video (możliwość eksportu pojedynczej ścieżki lub kilku, możliwość naniesienia na obraz informacji: pozycji GPS, prędkości),
			3. pobieranie nagrań wideo musi się odbywać poprzez Wi-Fi 5 GHz w siedzibie MZK (operator) ul.Angowicka 53 w Chojnicach,
				1. Zamawianie nagrań z rejestratorów na pojazdach odbywać się musi poprzez oprogramowanie zainstalowane na serwerze umieszczonym na zajezdni poprzez Wi-Fi o częstotliwości 5 GHz podczas pobytu pojazdu na zajezdni. Zamawianie nagrań polega na określeniu przez Zamawiającego - użytkownika żądanej daty, nr bocznego autobusu i czasu zegarowego – zakresu od hh:mm do hh:mm żądanego nagrania.
		14. Przycisk antynapadowy:
			1. zainstalowany w kabinie prowadzącego pojazd,
			2. po naciśnięciu przycisku nagranie video zostanie oznakowane w określonym przedziale czasowym (2 minuty przed naciśnięciem i 5 minut po naciśnięciu przycisku), jako nagranie nie do nadpisania w normalnym trybie pracy systemu. Dopuszcza się rozwiązanie, gdzie przycisk będzie umieszczony w formie graficznej na monitorze monitoringu,
			3. informacja o naciśnięciu przycisku zostanie zarejestrowana w systemie oraz wysłana poprzez router komunikacyjny bazy danych systemu na serwerze.
	6. **System zliczania pasażerów.**
		1. Zamawiający wymaga wyposażenia jednego autobusu w system zliczania pasażerów.
		2. Moduł musi być wyposażony w system zliczania pasażerów, który automatycznie zlicza pasażerów i musi działać w sposób nie wymagający obsługi przez kierowcę oraz musi posiadać:
			1. funkcję umożliwiającą rozróżnienie pasażerów wychodzących i wchodzących,
			2. funkcję zapisu przebiegu autobusu.
		3. Czujniki urządzenia muszą być umiejscowione przy wszystkich drzwiach pasażerskich, muszą być skalibrowane (skonfigurowane) dla każdych drzwi indywidualnie i spełniać poniższe wymagania:
			1. odporność czujników na niekorzystne działanie czynników atmosferycznych przy stopniu ochrony minimum IP67,
			2. zliczanie pasażerów powinno być realizowane niezależnie od pory dnia i nocy, bez wymogu dodatkowego oświetlenia,
			3. prawidłowo interpretować wejście lub wyjście z pojazdu w czasie przebywania pasażera w zasięgu pracy czujnika,
			4. system zliczania pasażerów powinien posiadać diagnostykę w zakresie poprawności działania z raportowaniem o uszkodzeniach w dedykowanym oprogramowaniu (dostawca przekaże zamawiającemu licencję na oprogramowanie),
			5. urządzenie musi rejestrować wszystkie wyjścia i wejścia pasażerów przez każde z drzwi pojazdu, w sposób ciągły, dla każdego przystanku, przez cały okres pracy na linii komunikacyjnej; system musi rejestrować wyjścia i wejścia pasażerów również podczas postoju autobusu na przystanku krańcowym przy wyłączonym silniku (wyłączonej stacyjce).
			6. Dopuszczalny błąd systemu liczony oddzielnie dla wyjść i wejść nie większy niż 2% błąd = [|(liczba zliczona – liczba prawidłowa)| / liczba prawidłowa] x 100%
		4. W skład systemu zliczania pasażerów wchodzi oprogramowanie analizujące dane z bramek zliczających pasażerów umożliwiające określenie m.in.: liczby wchodzących i wychodzących do pojazdu pasażerów na każdym przystanku w kursie (łącznie dla wszystkich drzwi), bilansu zapełnienia pojazdu na każdym odcinku w kursie (pomiędzy przystankami), bilansu całkowitego dla każdego kursu, bilansu całkowitego dla wszystkich pojazdów na danej linii w określonym przedziale czasowym.
	7. **Stacja bazowa.**
		1. Do zrzutu zarejestrowanych danych z pojazdów w bazie MZK Wykonawca dostarczy i zainstaluje stację bazową z łączem bezprzewodowym WiFi oraz współpracujący z nim serwer rackowy bazodanowy, który zostanie zamieszczony w szafie serwerowej i zabezpieczony poprzez UPS, w terminie co najmniej 120 dni od dostawy pierwszego autobusu .
			1. Dostawa szafy serwerowej wraz z UPS leży po stronie Wykonawcy. Minimalny wymiar to 20U.
		2. Parametry techniczne serwera powinien dobrać Wykonawca tak, aby umożliwiał realizację wymaganych funkcjonalności. Zamawiający wymaga, aby dyski twarde pomieściły ok. 10 dni nagrań z monitoringu ze wszystkich autobusów oraz pozostałe pobrane dane z autobusów opisane w SIWZ.
		3. Dostarczone urządzenia będą zainstalowane w siedzibie MZK (operator) ul. Angowicka 53 w Chojnicach.
		4. Wykonawca dostarczy oprogramowanie wraz z licencją. Liczba licencji powinna pozwalać na jednoczesną pracę trzech operatorów na osobnych stacjach roboczych niezależnie od ich fizycznych lokalizacji.
		5. Stroną odpowiedzialną za zapewnienie łącza sieciowego jest Zamawiający.
2. **MINIMALNE WARUNKI GWARANCJI:**
	1. **Okresy poszczególnych gwarancji, licząc od daty przekazania autobusu:**
		1. na perforację spowodowaną korozją kratownicy nadwozia oraz kratownicy/ramy podwozia szkieletu trwałość konstrukcji nośnej
			1. minimum w zakresie odkształceń i pęknięć elementów, spoin itp. wynikających z wad wykonania lub wad konstrukcyjnych, a w szczególności spowodowanych przez korozję – min.10 lat,
		2. gwarancja na powłoki lakiernicze – min.5 lat,
		3. na zainstalowane w autobusach wyposażenie elektroniczne dot. m.in. systemów informacji pasażerskiej, monitoringu, system zliczania pasażerów, autokomputera, kasowników oraz dostarczoną w ramach powyższego wyposażenia autobusów pełną infrastrukturę zewnętrzną zainstalowaną w bazie u Operatora - min.5 lat,
		4. na cały autobus (z wyłączeniem pkt 5.1.1.1, 5.1.2. i 5.1.3.) – minimum 5 lat z limitem 400 000 km przebiegu dla każdego autobusu (przy rocznym limicie 80 000 km), w zależności, który z warunków wcześniej zostanie spełniony. W przypadku wydłużenia gwarancji przez Wykonawcę, wskazany limit ulega proporcjonalnemu wydłużeniu (tj. 480 000 km przy 6 latach, 560 000 km przy 7 latach),
		5. powyżej 2 roku eksploatacji gwarancja na cały autobus obejmuje spełnienie przez Wykonawcę wszystkich warunków gwarancji opisanych w SIWZ za wyjątkiem pokrycia kosztów robocizny pracowników Zamawiającego,o ile prace wykonywane są u Zamawiającego. W przypadku napraw zewnętrznych – tj. dokonywanych bezpośrednio przez Wykonawcę, poza siedzibą Zamawiającego, wszelkie koszty z tym związane (w tym koszty robocizny) pozostają po stronie Wykonawcy przez cały okres gwarancji.
3. **SERWIS I SZKOLENIE KIEROWCÓW:**
	1. Wykonawca zobowiązany jest do przekazania Zamawiającemu:
		1. 5 sztuk instrukcji obsługi autobusu w formie papierowej (książka), po 1 sztuce wraz z każdym dostarczanym autobusem oraz w wersji elektronicznej,
		2. 2 kompletów instrukcji serwisowych napraw i konserwacji autobusów, w wersji papierowej i elektronicznej,
		3. 2 kompletów katalogów części zamiennych w wersji papierowej i elektronicznej.
		4. 2 kompletów pozostałej dokumentacji technicznej autobusów w tym schematów wszystkich instalacji i podzespołów, w wersji papierowej i elektronicznej.
	2. Wykonawca przekaże Zamawiającemu razem z pierwszą dostawą cząstkową 1 kpl. testerów i/lub programów warsztatowych (w języku polskim) zainstalowanych na komputerze przenośnym, o wzmocnionej obudowie niezbędnych interfejsów i okablowania dla diagnostyki całopojazdowej oferowanych autobusów i ich zespołów lub do realizacji tych zadań innymi równoważnymi metodami, w tym:
		1. silnika,
		2. układu napędowego,
		3. układu pneumatycznego zawieszenia,
		4. układu hamulcowego,
		5. instalacji elektrycznej,
		6. systemu ogrzewania i klimatyzacji, urządzenia grzewczego,
		7. sterownia drzwi pasażerskich,
		8. systemu kontroli pracy ogumienia,
		9. skrzyni biegów (jeśli jest na wyposażeniu autobusu),
		10. pozostałych wymagających diagnostyki zespołów autobusu i funkcji pojazdu w sytuacji, gdy diagnostyka taka jest przewidziana.
	3. Wykonawca zobowiązany jest nieodpłatnie dostarczyć w terminie nie krótszym niż 10 dni przed wyznaczonym w pkt 6.4. i 6.5 szkoleniu pracowników Zamawiającego szczegółową dokumentację techniczną oferowanych autobusów, opracowaną w języku polskim w wersji papierowej oraz elektronicznej.
	4. Wykonawca w terminie co najmniej 30 dni przed odbiorem przez Zamawiającego pierwszego autobusu przeszkoli na własny koszt w siedzibie Operatora 15 kierowców. W terminie do dwóch miesięcy po odbiorze ostatniego autobusu Wykonawca zapewni szkolenie uzupełniające dla przeszkolonych kierowców w minimum 2 turach.
	5. Wykonawca w terminie co najmniej 30 dni przed odbiorem przez Zamawiającego pierwszego autobusu przeszkoli na własny koszt w siedzibie Operatora 4 pracowników zaplecza technicznego oraz 2 pracowników służb informatycznych, a kolejnych 4 pracowników przed odbiorem ostatniego autobusu w pełnym zakresie zasad obsługi i naprawy pojazdów oraz udzieli Operatorowi autoryzacji na wykonywanie prac obsługowo – naprawczych. W terminie do dwóch miesięcy po odbiorze ostatniego autobusu Wykonawca zapewni szkolenie uzupełniające dla przeszkolonych pracowników w minimum 2 turach.
	6. Wykonawca dostarczy na własny koszt w ramach zamówienia narzędzia specjalne, przyrządy kontrolno-pomiarowe i programy niezbędne do wykonywania prac obsługowo-naprawczych, najpóźniej wraz z dostawą pierwszej partii autobusów, które przechodzą na własność Zamawiającego – Użytkownika.
	7. W okresie gwarancji Wykonawca udziela Operatorowi autoryzacji upoważniającej do wykonywania obsług technicznych (przeglądów okresowych) oraz napraw nie objętych gwarancją, które będą się odbywać w zajezdni Operatora działającej, w tym zakresie jako autoryzowana stacja obsługi, zwane dalej ASO.
	8. W ramach przedmiotu zamówienia objętego umową Wykonawca wyposaży na własny koszt stanowisko serwisowe Operatora (ASO) w narzędzia, przyrządy i urządzenia specjalistyczne oraz licencjonowane oprogramowanie umożliwiające wykonywanie, co najmniej:
		1. obsługi bieżącej, obsług technicznych i regulacji serwisowych,
		2. diagnostyki i obsługi całego pojazdu oraz poszczególnych jego układów przez okres eksploatacji pojazdu,
		3. koszt poszczególnych licencji wliczony w cenę dostawy na cały okres eksploatacji.
	9. Pomimo udzielonej w okresie gwarancji autoryzacji, Wykonawca w tym okresie zobowiązany jest również do wykonywania napraw nie objętych gwarancją, a zgłoszonych przez Operatora. Wykonawca zobowiązany jest odebrać do naprawy, naprawić i dostarczyć po naprawie do siedziby Operatora, w czasie przewidzianym w katalogu standardowych czasów napraw na daną operacje zwiększonym o 24 godziny na czynności organizacyjne związane z transportem do i po naprawie. Czas liczony jest od zgłoszenia drogą elektroniczną lub faksem tylko w dni robocze i dotyczy napraw z użyciem wszystkich części zamiennych także tych nie występujących w katalogu części w standardowym obrocie. Wykonawca najpóźniej w dniu zawarcia umowy dostarczy Zamawiającemu sporządzony w języku polskim katalog standardowych czasów napraw w wersji papierowej i elektronicznej.