**OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA Załącznik nr 9**

|  |  |
| --- | --- |
| Załącznik nr 1 | Zasady świadczenia usług oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem usług |
|  | Załączniki nr 1a i 1b – projekty rozkładów jazdy |
| Załącznik nr 2 | Parametry techniczno-użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług |
| Załącznik nr 3 | Zasady sprzedaży biletów, stosowania ulg oraz przepisy prawa miejscowego dotyczące komunikacji miejskiej:  Załącznik nr 3a – cennik biletów na okres trwania umowy  Załącznik nr 3b – ulgi obowiązujące w komunikacji miejskiej  Załącznik nr 3c – przepisy porządkowe obowiązujące w komunikacji miejskiej  Załącznik nr 3c1 – projekt uchwały w sprawie ustalenia przepisów porządkowych przy przewozie osób i bagażu w odniesieniu do gminnego transportu zbiorowego w mieście Tczewie  Załącznik nr 3d – Uchwała nr XLIV/357/2014 Rady Miejskiej w Tczewie  Załącznik nr 3d1 - Zarządzenie Prezydenta nr 159/2021  Załącznik nr 3e – Regulamin Karty Miejskiej  Załącznik nr 3f – wzór umowy dzierżawy stacji ładowania na Transportowym Węźle Integracyjnym (Dworcu) w Tczewie  Załącznik nr 3f1 - Projekt lokalizacji Stacji Ładowania autobusów na TWI Tczew  Załącznik nr 3g – Regulamin Karty Mieszkańca Tczewa  Załącznik nr 3h - Instalacja systemu FALA w pojazdach wraz z Instrukcją montażu |

**ZAŁĄCZNIK NR 1**

**ZASADY ŚWIADCZENIA USŁUG ORAZ PARAMETRY JAKOŚCIOWE ZWIĄZANE ZE ŚWIADCZENIEM USŁUG**

**§ 1**

Zasady świadczenia Usług oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem Usług określają:

1. postanowienia niniejszego załącznika;
2. projekty rozkładów jazdy – załączniki nr 1a i 1b.

Rozkłady jazdy w trakcie trwania Zamówienia będą aktualizowane w zależności od potrzeb komunikacyjnych, w tym w dostosowaniu do godzin kursowania pociągów. Ostateczne rozkłady jazdy ważne w momencie rozpoczęcia świadczenia usług zostaną dostarczone Wykonawcy najpóźniej 20 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług.

**§ 2**

1. Wykonawca zobowiązany jest do pełnej realizacji rozkładów jazdy.
2. Za pełną realizację rozkładu jazdy uznaje się realizację w całości i punktualnie wszystkich kursów w nim wskazanych pojazdami spełniającymi wszystkie wymagania, co do ich rodzaju i wyposażenia, określone w umowie i w rozkładzie jazdy, przy zachowaniu wszystkich wskazanych w rozkładzie jazdy skomunikowań pojazdów w celu umożliwienia przesiadki pasażerów.
3. Wykonawca zobowiązany jest do zachowania punktualności przy realizacji przewozów, chyba że rozkład jazdy dopuszcza opóźnienie pojazdu w celu zachowania skomunikowania z innym pojazdem.
4. Zmiany kierowców mogą być dokonywane wyłącznie na przystankach końcowych linii.
5. Oceny punktualności dokonuje się na przystankach początkowych, końcowych oraz pośrednich, wyszczególnionych w rozkładzie jazdy dla kierowcy.
6. Za punktualne uznaje się odjazdy z przystanków początkowych i pośrednich, wyszczególnionych w rozkładzie jazdy dla kierowcy, zrealizowane zgodnie z rozkładem jazdy lub z przyspieszeniem maksymalnie o 1 minutę lub opóźnieniem maksymalnie 2 minut oraz przyjazdy na przystanki końcowe przyspieszone lub opóźnione do 2 minut. Do oceny punktualności stosuje się czas uśredniony, polegający na zaokrąglaniu pomiaru do pełnych minut – od 30 sekund w górę i do 29 sekund w dół.
7. Wykonawca zobowiązany jest do obsługi wszystkich przystanków na trasie linii.
8. Przez obsłużenie przystanku rozumie się:
9. zatrzymanie pojazdu na przystanku stałym w każdym przypadku lub warunkowym w przypadku żądania przez pasażera zatrzymania pojazdu;
10. otwarcie wszystkich drzwi, którymi zamierzają wyjść lub wejść pasażerowie, lub uaktywnienie systemu otwierania drzwi przez pasażerów (Zamawiający będzie uzgadniał z Wykonawcą, który z powyższych wariantów należy przyjmować w danym okresie jako obowiązujący), z wyjątkiem sytuacji, kiedy kierowca pozostawia wybrane drzwi zamknięte ze względów bezpieczeństwa;
11. umożliwienie wszystkim pasażerom wyjścia i wejścia z/do pojazdu.
12. Zabroniona jest samowolna zmiana trasy, która skutkowałaby ominięciem przystanku.
13. Zabronione jest zatrzymanie pojazdu poza obrębem przystanku lub na przystanku nieujętym w rozkładzie jazdy danej linii w celu umożliwienia wyjścia lub wejścia pasażerów, z wyłączeniem sytuacji nadzwyczajnych (wypadków, awarii danego pojazdu lub innego pojazdu, którego przebieg linii jest zbieżny – w celu umożliwienia pasażerom kontynuowania podróży, zatarasowania dróg, poleceń osób kierujących ruchem itp.).
14. Pojazd powinien być zatrzymany w takiej odległości od krawężnika, aby było możliwe wejście do pojazdu bezpośrednio z poziomu chodnika. O ile nie uniemożliwia tego sytuacja drogowa, geometria zatoki bądź stan nawierzchni, odległość ta nie może być większa niż 200 milimetrów.
15. W pojazdach z funkcją „przyklęku” należy po zatrzymaniu na przystanku obniżyć podłogę na sygnał lub prośbę ustną osoby wewnątrz pojazdu oraz w przypadku, gdy na przystanku oczekują osoby o widocznej ograniczonej sprawności, osoby na wózkach inwalidzkich lub osoby z wózkiem dla dzieci.
16. Osobom poruszającym się na wózkach inwalidzkich należy udzielić wszelkiej możliwej pomocy przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu, w szczególności wyłożyć pochylnię (lub użyć podnośnika) na prośbę osoby niepełnosprawnej na wózku lub innej, występującej w jej imieniu.
17. Na przystankach początkowych pojazdy powinny być podstawiane co najmniej na 2 minuty przed rozkładową godziną odjazdu, a jeśli zaplanowany w rozkładzie jazdy postój pomiędzy przyjazdem na przystanek końcowy a odjazdem z przystanku początkowego jest krótszy niż 2 minuty, autobus należy podstawić natychmiast po zakończeniu czynności związanych ze zmianą kierunku jazdy.
18. W czasie postoju na przystanku końcowym, nieudostępnionego pasażerom i niestanowiącego przerw należnych ustawowo, oznaczonych w rozkładzie jazdy, należy – jeżeli pozwala na to czas postoju – usuwać z pojazdu papiery i większe śmieci, a w okresie zimowym również gromadzące się we wnętrzu pojazdu błoto pośniegowe.

**§ 3**

W czasie jazdy pojazdu zabrania się zachowań, mogących bezpośrednio lub pośrednio wpłynąć na bezpieczeństwo w ruchu drogowym, w szczególności zabrania się:

1. pozostawiania otwartych drzwi;
2. przewożenia pasażerów w kabinie kierowcy lub obok kabiny kierowcy, w części pojazdu pomiędzy szybą czołową, a barierką oddzielającą od przedziału pasażerskiego;
3. prowadzenia przez kierowcę długotrwałych rozmów z innymi osobami bezpośrednio lub przez telefon komórkowy; przez długotrwałe rozmowy rozumie się rozmowy na odległość ponad jednego przystanku, a w przypadku rozmowy ze zmiennikiem kierowcy (bezpośrednio przed lub po dokonaniu zmiany) – na odległość ponad dwóch przystanków; krótkotrwałe rozmowy przez telefon komórkowy mogą odbywać się tylko przy wykorzystaniu zestawu słuchawkowego lub głośnomówiącego;
4. prowadzenia pojazdu z dwiema słuchawkami założonymi na uszy.

**§ 4**

1. Obsługa pasażerów przez kierowców Wykonawcy powinna odbywać się w sposób kulturalny i kompetentny, z respektowaniem wszystkich praw pasażerów wynikających z postanowień uchwał Rady Miasta Tczewa w sprawie przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu.
2. Kierowcy Wykonawcy powinni władać językiem polskim przynajmniej w stopniu dobrym. W przypadku kierowców niemających obywatelstwa polskiego, wymagany jest certyfikat ze zdania państwowego egzaminu z języka polskiego jako obcego na poziomie B1.
3. Kierowcy powinni zostać przeszkoleni i udzielać pasażerom odpowiedzi na pytania dotyczące zasad taryfowych, przepisów porządkowych, układu komunikacyjnego.
4. Kierowcy Wykonawcy świadczący Usługi powinni być ubrani schludnie i estetycznie, tj.:
5. mężczyźni:
   1. koszulę o w miarę jednolitym kolorze u wszystkich kierowców;
   2. długie spodnie o w miarę jednolitym kolorze u wszystkich kierowców;
6. kobiety:
   1. koszulę o w miarę jednolitym kolorze u wszystkich kierowców;
   2. długie spodnie lub spódnicę o w miarę jednolitym kolorze u wszystkich kierowców;
7. w przypadku wszystkich kierujących obowiązuje zakaz pracy w spodniach i bluzach sportowych oraz ubiorach typu moro.
8. Zabronione jest palenie tytoniu jak również e-papierosów przez kierowcę w pojeździe.
9. Zabronione jest jakiekolwiek zamalowywanie, wyklejanie lub zasłanianie bocznych szyb w kabinie kierowcy, przy czym dopuszcza się stosowanie szyb fabrycznie zaciemnionych lub zmatowionych.

**§ 5**

1. W czasie jazdy po zmroku lub w warunkach niedostatecznej widoczności wnętrze pojazdu w przedziale pasażerskim powinno być w pełni oświetlone. Dopuszcza się niewłączanie przedniej prawej lampy, a podczas jazdy po drogach i ulicach nieoświetlonych – oświetlenia w całej przedniej części wnętrza pojazdu.
2. W przedziale pasażerskim powinna być utrzymywana temperatura powietrza w zakresie:

* od +10ºC do +18ºC – przy temperaturze zewnętrznej poniżej +5ºC,
* od +10ºC do +22ºC – przy temperaturze zewnętrznej od +5ºC do +24ºC,
* temperatury niższej o 3ºC od temperatury zewnętrznej przy temperaturze zewnętrznej powyżej 24ºC.

1. Kierowca pojazdu obsługujący linię komunikacyjną powinien posiadać właściwy rozkład jazdy.

**Załącznik nr 2**

**PARAMETRY TECHNICZNO-UŻYTKOWE POJAZDÓW PRZEZNACZONYCH DO ŚWIADCZENIA USŁUG**

**§ 1**

1. Świadczenie usług w grupie A realizowane ma być 6 autobusami miejskimi niskopodłogowymi typu:

* **KN – o długości od 9,51 m do 11,00 m** lub
* **SN – o długości od 11,01 m do 13,50 m** lub
* **PN – o długości od 17,50 m,**

**w tym co najmniej 3 autobusami elektrycznymi typu:**

* **eKN – o długości od 9,51 m do 11,00 m** lub
* **eSN – o długości od 11,01 m do 13,50 m,**
* **ePN – o długości od 17,50 m do 18,50 m.**

1. Świadczenie usług w grupie B realizowane ma być 18 autobusami miejskimi niskopodłogowymi typu:

* **SN – o długości od 11,01 m do 13,50 m** lub
* **PN – o długości od 17,50 m,**

**w tym co najmniej 5 autobusami elektrycznymi typu:**

* **eSN – o długości od 11,01 m do 13,50 m,**
* **ePN – o długości od 17,50 m do 18,50 m.**

1. Świadczenie usług w grupie C realizowane ma być 1 autobusem miejskim niskopodłogowymi typu:

* **PN lub ePN – o długości od 17,50 m do 18,50 m.**

**§ 2**

1. Autobusy we wszystkich grupach (A, B i C) muszą spełniać (bezwzględnie wymagane przez Zamawiającego):

* warunki określone w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (tekst jednolity Dz.U. z 2016 r. poz. 2022 ze zm.) oraz
* poniższe parametry techniczno-użytkowe:

1. rok produkcji – 2023 lub późniejszy, przy czym pierwsza rejestracja autobusu na trzy miesiące przed rozpoczęciem obsługi linii lub później;
2. spełniana norma emisji spalin – co najmniej Euro 6;
3. moc silnika / łączna moc silników:

* co najmniej 250 KM w autobusie KN;
* co najmniej 120 kW w autobusie eKN;
* co najmniej 270 KM w autobusie SN;
* co najmniej 150 kW w autobusie eSN;
* co najmniej 300 KM w autobusie PN;
* co najmniej 220 kW w autobusie ePN;

1. skrzynia biegów w autobusie z silnikiem spalinowym – automatyczna;
2. liczba miejsc ogółem (dla pasażerów):

* co najmniej 60 w autobusie KN;
* co najmniej 50 w autobusie eKN;
* co najmniej 85 w autobusie SN;
* co najmniej 75 w autobusie eSN;
* co najmniej 140 w autobusie PN;
* co najmniej 110 w autobusie ePN;

1. liczba miejsc siedzących (dla pasażerów, siedzenia typu „1½” liczone jako pojedyncze):

* co najmniej 22 (w tym co najmniej 20 nieskładanych) w autobusie KN;
* co najmniej 20 (w tym co najmniej 18 nieskładanych) w autobusie eKN;
* co najmniej 29 (w tym co najmniej 27 nieskładanych) w autobusie SN;
* co najmniej 27 (w tym co najmniej 25 nieskładanych) w autobusie eSN;
* co najmniej 40 (w tym co najmniej 38 nieskładanych) w autobusie PN lub ePN;

1. charakterystyka miejsc siedzących:

* siedzenia typu miejskiego o ergonomicznym kształcie, siedzisko i oparcie z tapicerką w całości pokrywającą odpowiednio ich górną i przednią powierzchnię, pod tapicerką gąbka zmiękczająca;
* 1 lub 2 siedzenia usytuowane bezpośrednio za I drzwiami na prawym nadkolu, przodem do kierunku jazdy;
* nie więcej niż 4 siedzenia typu „1½”;
* co najmniej 6 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach) w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie KN i eKN, co najmniej 5 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie KN i eKN, co najmniej 8 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie SN, co najmniej 7 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie eSN lub ePN, co najmniej 8 siedzeń nieskładanych, dostępnych z poziomu niskiej podłogi (nie na podestach), w części autobusu pomiędzy pierwszą i drugą osią w autobusie PN;

1. liczba drzwi dla pasażerów:

* 2 lub 3 w autobusie KN i eKN;
* 3 w autobusie SN i eSN;
* 4 w autobusie PN lub ePN;

1. rozmieszczenie drzwi:

* I drzwi przed pierwszą osią;
* II drzwi pomiędzy pierwszą i drugą osią;
* III drzwi za ostatnią osią (jeżeli są) w autobusie KN, eKN, SN i eSN;
* III i IV drzwi w drugim członie w autobusie PN lub ePN;

1. szerokość drzwi w świetle:

* I (w autobusie KN i eKN również III, jeżeli są) co najmniej 65 cm;
* pozostałe co najmniej 120 cm;

przejście od I drzwi do środka autobusu nie może być przedzielone barierką;

1. sposób otwierania i zamykania drzwi – mechanicznie (za pomocą siłowników lub silników), sterowanie:

* zdalnie przez kierowcę;
* tylko otwieranie – przez pasażerów za pomocą przycisków przy/na drzwiach, aktywowane przez kierowcę;

1. poziom i ukształtowanie podłogi:

* maksymalnie 34 cm od poziomu jezdni (bez stopni wejściowych) w I i II drzwiach w autobusie KN, eKN, SN i eSN oraz w I, II i III drzwiach w autobusie PN i ePN;
* bez stopni poprzecznych wewnątrz autobusu Sn, eSN, PN i ePN oraz na długości od I do II drzwi w autobusie KN i eKN;

1. układ „przyklęku” – umożliwiający obniżenie poziomu podłogi w I i II drzwiach co najmniej o 6 cm, możliwy do uruchomienia zarówno przy otwartych, jak i zamkniętych drzwiach;
2. rampa (pochylnia) dla wózków – w II drzwiach, o nośności co najmniej 300 kg; nie dopuszcza się stosowania urządzeń przenośnych;
3. miejsce na wózki – o długości:

* co najmniej 130 cm w autobusie KN i eKN;
* co najmniej 170 cm w autobusie SN, eSN i PN lub ePN;

naprzeciwko II drzwi, po lewej stronie autobusu (dopuszcza się miejsce na wózki po prawej stronie autobusu przy II drzwiach, jeśli te drzwi są otwierane na zewnątrz);

1. okna otwierane (przesuwne lub uchylne) w przedziale pasażerskim – otwierane wszystkie okna za wyjątkiem stanowiących wyjścia awaryjne; łączna powierzchnia części otwieranej wszystkich okien co najmniej:

* 7 200 cm² w autobusie KN i eKN;
* 10 800 cm² w autobusie SN i eSN;
* 9 000 cm² w pierwszym członie i co najmniej 5 400 cm² w drugim członie w autobusie PN lub ePN;

1. okno w ścianie tylnej – o takich wymiarach, aby w jego świetle możliwe było wpisanie prostokąta o wysokości co najmniej 35 cm i o powierzchni nie mniejszej niż 4800 cm²;
2. liczba uchylnych wywietrzników (klap) dachowych:

* co najmniej 1 w autobusie SN i eSN;
* co najmniej 2 w autobusie PN lub ePN;

klapy otwierane i zamykane zdalnie z miejsca kierowcy;

1. klimatyzacja – całego przedziału pasażerskiego;
2. kabina kierowcy – typu półzamkniętego, niesięgająca poza 3/4 szerokości autobusu, spełniająca następujące wymogi:

* wykonana w taki sposób, aby umożliwić pasażerom korzystanie z całej szerokości I drzwi, w tym również z ich pierwszego skrzydła w przypadku I drzwi dwuskrzydłowych;
* oddzielona od przedziału pasażerskiego ścianką za miejscem kierowcy i drzwiami po prawej stronie miejsca kierowcy;
* drzwi kabiny w górnej części (co najmniej od dolnego poziomu tablicy rozdzielczej) przeszklone, z okienkiem do sprzedaży biletów; dopuszcza się stosowanie dodatkowej szyby, stanowiącej przedłużenie szyby w drzwiach kabiny w stronę przedniej szyby autobusu; przejrzystość tych szyb nie może być w żaden sposób ograniczona;
* strefa przy kabinie kierowcy obejmująca przestrzeń od I drzwi do wysokości ścianki działowej przy I drzwiach, w której nie powinni przebywać pasażerowie podczas jazdy – wyznaczona jaskrawo-żółtym kolorem podłogi w całej strefie, albo jaskrawo-żółtą linią na podłodze pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach, albo uchylną barierką umieszczoną pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach (barierka jest dopuszczalna w przypadku I drzwi jednoskrzydłowych);

1. oznaczenie kolorem jaskrawo-żółtym powierzchni podłogi w strefach drzwi w pasie o szerokości min. 300 mm od krawędzi progu oraz w strefie ruchu skrzydeł drzwi,
2. podłoga antypoślizgowa;
3. krawędzie stopni i podestów pod miejscami siedzącymi w miejscach ruchu pasażerów oznaczone kolorem jaskrawo-żółtym i czarnym, naprzemiennie w formie trójkątów lub prostokątów, pozostałe krawędzie zabudowy nadwozia (nadkoli, zabudowy silnika itp.) oznaczone kolorem jaskrawo-żółtym;
4. urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów:

* przyciski „stop” (co najmniej 1 przycisk na każde 3 miejsca siedzące (z zaokrągleniem w górę), umożliwiające zasygnalizowanie kierowcy potrzeby zatrzymania się na przystanku warunkowym, z napisem „STOP”, równomiernie rozmieszczone wewnątrz pojazdu na całej długości przedziału pasażerskiego, w tym przyciski przy każdych drzwiach;
* przyciski „drzwi”, służące do otwierania drzwi przez pasażerów, oznaczone piktogramem w formie dwóch przeciwnie skierowanych grotów strzałek „< >” i symbolem drzwi pomiędzy strzałkami, umieszczone wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, bezpośrednio przy każdych drzwiach lub na drzwiach objętych systemem otwierania drzwi przez pasażerów; jeżeli przyciski nie znajdują się na drzwiach, muszą być umieszczone po obu stronach drzwi ( w przypadku I drzwi przycisk ma być umieszczony od strony przedziału pasażerskiego). Przyciski „drzwi” wewnątrz pojazdu powinny jednocześnie pełnić funkcję przycisków „stop”, w związku z czym powinny być także oznaczone napisem „STOP”. Przyciski „drzwi” muszą być wyposażone w funkcję pamięci, która powoduje zapamiętanie faktu naciśnięcia danego przycisku (co potwierdza podświetlenie przycisku na czerwono do czasu otwarcia drzwi) i skutkuje otwarciem drzwi, przy których przycisk został naciśnięty, po uaktywnieniu przez prowadzącego pojazd systemu otwierania drzwi przez pasażerów. Przyciski „drzwi” muszą być podświetlone na zielono, kiedy system otwierania drzwi przez pasażerów jest uaktywniony;
* przyciski „przyklęk”, umożliwiające zasygnalizowanie kierowcy potrzeby obniżenia poziomu podłogi, oznaczone symbolem wózka dziecięcego i opisem o treści: „Aby obniżyć podłogę, naciśnij przycisk” przy przycisku wewnątrz pojazdu lub o treści „Przyklęk” przy przycisku na zewnątrz pojazdu, umieszczone w zasięgu osoby siedzącej na wózku inwalidzkim, wewnątrz pojazdu w pobliżu miejsca na wózki oraz na zewnątrz pojazdu po prawej stronie II drzwi lub na prawym skrzydle II drzwi, jeżeli drzwi są otwierane na zewnątrz;
* przyciski „rampa”, umożliwiające zasygnalizowanie kierowcy potrzeby użycia rampy, oznaczone symbolem osoby na wózku inwalidzkim i opisem o treści: „Aby wyłożyć rampę, naciśnij przycisk” przy przycisku wewnątrz pojazdu lub o treści „Rampa” przy przycisku na zewnątrz pojazdu, umieszczone w zasięgu osoby siedzącej na wózku inwalidzkim, wewnątrz pojazdu w pobliżu miejsca na wózki oraz na zewnątrz pojazdu po prawej stronie II drzwi lub na prawym skrzydle II drzwi, jeżeli drzwi są otwierane na zewnątrz;
* użycie przycisków „stop”, „przyklęk” i „rampa” musi być sygnalizowane kierowcy zapaleniem się odpowiedniej, osobnej dla każdego z rodzaju przycisków kontrolki na desce rozdzielczej lub wyświetleniem się odpowiedniego komunikatu, a także przez sygnał dźwiękowy dla kierowcy; dodatkowo użycie przycisków „przyklęk” i „rampa” musi być także sygnalizowane kierowcy zapaleniem się kontrolki dla przycisku „stop”;
* użycie przycisku „stop” musi być sygnalizowane pasażerom poprzez wyświetlenie się przez co najmniej 5 sekund po naciśnięciu przycisku napisu „STOP” na wyświetlaczu podsufitowym. Ponadto musi być sygnalizowane pasażerom poprzez podświetlenie na czerwono użytego przycisku do czasu otwarcia drzwi (lub aktywacji systemu otwierania drzwi przez pasażerów) oraz dźwiękowo;
* użycie przycisków „drzwi”, „przyklęk” i „rampa” musi być sygnalizowane pasażerom poprzez podświetlenie na czerwono użytego przycisku do czasu otwarcia drzwi oraz dźwiękowo; dodatkowo w przypadku użycia przycisków „przyklęk” i „rampa” na wyświetlaczu podsufitowym musi wyświetlać się przez co najmniej 5 sekund po naciśnięciu napis odpowiednio: „Żądanie obniżenia podłogi” lub „Żądanie wyłożenia rampy”;
* wszystkie przyciski sygnalizacyjne dla pasażerów muszą być dodatkowo odpowiednio oznaczone napisami w alfabecie Braille’a;
* pojazd musi być wyposażony w sygnalizację dźwiękową, ostrzegającą o zamykających się drzwiach, umieszczoną przy wszystkich drzwiach; sygnał dźwiękowy ma być emitowany bezpośrednio przed rozpoczęciem zamykania się poszczególnych drzwi/lub w trakcie ich zamykania. Sygnały akustyczne muszą być uzupełnione sygnałami świetlnymi, widocznymi przynajmniej od wewnątrz pojazdu;

1. system informacji liniowej – obejmujący wyświetlacze elektroniczne na zewnątrz i wewnątrz pojazdu oraz głośniki wewnątrz pojazdu, umożliwiające wizualne oraz głosowe przekazywanie informacji o trasie przejazdu:

* na zewnątrz pojazdu – na wyświetlaczach elektronicznych wyświetlających w technologii LED, z diodami w kolorze pomarańczowym lub białym (kolor diod we wszystkich wyświetlaczach w pojeździe musi być jednakowy), z automatyczną regulacją jasności w zależności od warunków oświetlenia panujących na zewnątrz pojazdu, o rozdzielczości co najmniej 24 x 200 punktów świetlnych na wyświetlaczu przednim oraz co najmniej 24 x 160 punktów świetlnych na wyświetlaczu bocznym i tylnym. Wyświetlacz przedni powinien być umieszczony w wydzielonej przestrzeni (świetliku) nad przednią szybą lub (w przypadku braku świetlika) w górnej części przedniej szyby). Wyświetlacz boczny powinien być umieszczony pomiędzy I i II drzwiami, w wydzielonej przestrzeni (świetliku) nad oknami lub (w przypadku braku świetlika) w górnej części szyby. Wyświetlacz tylny powinien być umieszczony centralnie lub asymetrycznie (bliżej prawej strony pojazdu) w wydzielonej przestrzeni (świetliku) nad szybą lub (w przypadku braku świetlika) w górnej części szyby. Część aktywna wyświetlaczy (matryca) musi w możliwie największym stopniu wykorzystywać szerokość i wysokość świetlików lub – jeżeli wyświetlacz nie jest umieszczony w świetliku – szerokość szyby;
* wizualna informacja liniowa na wyświetlaczach zewnętrznych obejmuje oznaczenie linii (numer lub symbol) i nazwę przystanku docelowego, a w razie potrzeby dodatkową informację o kursie wariantowym bądź zmianie trasy, ponadto podczas postoju na przystanku końcowym i początkowym dodatkowo – naprzemiennie z ww. informacjami – oznaczenie linii (numer lub symbol) i czas w minutach do rozkładowego odjazdu. Oznaczenie linii musi wyróżniać się od pozostałych informacji poprzez zastosowanie większej czcionki i niezbędny odstęp, aby uniknąć efektu wizualnego zlewania się obu informacji w całość;
* niedopuszczalne jest prezentowanie informacji o linii podczas poruszania się autobusu po drogach publicznych w czasie, kiedy pojazd nie obsługuje żadnej linii – zalecane jest wówczas wyświetlanie komunikatu „PRZEJAZD TECHNICZNY”;
* wewnątrz pojazdu – na wyświetlaczu podsufitowym, zlokalizowanym pod sufitem za kabiną kierowcy w osi podłużnej pojazdu i skierowanym do tyłu, z matrycą TFT 22” lub 23”, WXGA, 16:9, z rozdzielczością minimalną 1280 x 720 pikseli, czasem reakcji maks. 5 sek., jasnością min. 250 cd/m2, kontrastem minimalnym 1000:1 i kątem widzenia (poziom/pion) 170º/160º, w technologii pozwalającej na wyświetlanie w kolorze tekstu, grafiki, animacji i filmów, opartej na matrycy LCD z podświetleniem LED, z regulacją jasności obrazu w zależności od warunków oświetlenia panujących w pojeździe oraz na wyświetlaczu wewnętrznym bocznym, zlokalizowanym na prawnej ścianie pojazdu, pomiędzy I i II drzwiami, nad oknami lub w górnej części okien, z matrycą TFT 37” lub 38”, WXGA, z formatem obrazu od ok. 18:5 do ok. 20:5, z rozdzielczością minimalną 1920 x 502 pikseli, czasem reakcji maks. 5 sek., jasnością min. 700 cd/m2, kontrastem minimalnym 1000:1 i kątem widzenia (poziom/pion) 176º/176º, w technologii pozwalającej na wyświetlanie w kolorze tekstu, grafiki, animacji i filmów, opartej na matrycy LCD z podświetleniem LED, z regulacją jasności obrazu w zależności od warunków oświetlenia panujących w pojeździe;
* wizualna informacja na wyświetlaczu podsufitowym podzielona na dwie części: w górnej części, stanowiącej ok. 25% wysokości wyświetlacza wyświetlane oznaczenie (numer lub symbol linii) oraz naprzemiennie: nazwa przystanku docelowego, nazwa przystanku bieżącego (przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku i w czasie postoju na nim) wraz z dodatkową informacją o charakterze przystanku (na żądanie, dla wysiadających), nazwa kolejnego przystanku (po ruszeniu pojazdu z przystanku i w czasie jazdy między przystankami) wraz z dodatkową informacją o charakterze przystanku (na żądanie, dla wysiadających) poprzedzoną opisem „następny przystanek”, aktualna data i godzina, komunikaty będące następstwem naciśnięcia przycisku „STOP”, „przyklęk” bądź „rampa”, komunikaty dotyczące pracy klimatyzacji w pojeździe („Pojazd klimatyzowany – proszę nie otwierać okien.”, a w przypadku awarii klimatyzacji, jeżeli temperatura wewnątrz pojazdu przekracza 22ºC – „Bardzo przepraszamy – klimatyzacja nieczynna z przyczyn technicznych.”) oraz blokady kasowników. W pozostałej części ekranu wyświetlany fragment przebiegu trasy, tj. w kolejnych wierszach: ostatni obsłużony przystanek (wyszarzany), przystanek bieżący/następny (wyróżniony graficznie) oraz kolejnych sześć przystanków; Wyświetlanie treści na wyświetlaczu wewnętrznym sterowane komputerem pokładowym systemu karty elektronicznej, ponadto możliwość wyświetlenia naprzemiennie z prezentacją fragmentu trasy w dolnej części wyświetlacza komunikatów Zamawiającego wysyłanych bezpośrednio do wyświetlacza oraz reklam;
* wizualna informacja na wyświetlaczu wewnętrznym bocznym podzielona na trzy części: z lewej strony (na obszarze o szerokości ok. 15% szerokości wyświetlacza wyświetlane oznaczenie (numer lub symbol) linii, aktualna data i godzina, nazwa i logo oraz adres strony internetowej Operatora i Zamawiającego, pozostały obszar podzielony na dwie części, z czego w części górnej (stanowiącej ok. 20% wysokości wyświetlacza) wyświetlane na przemian: nazwa przystanku bieżącego (przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku i w czasie postoju na nim) wraz z dodatkową informacją o charakterze przystanku (na żądanie, dla wysiadających), nazwa kolejnego przystanku (po ruszeniu pojazdu z przystanku i w czasie jazdy między przystankami) wraz z dodatkową informacją o charakterze przystanku (na żądanie, dla wysiadających) poprzedzoną opisem „następny przystanek” oraz – na żądanie Zamawiającego;
* inne komunikaty dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej; w pozostałej części ekranu wyświetlany przebieg trasy (w formie graficznego wykazu wszystkich przystanków na trasie wraz z przypisaniem ich ulicom, przy których się znajdują, rozkładowy lub estymowany czas przejazdu trasy w danym kursie lub maksymalny rozkładowy czas przejazdu dla danego wariantu trasy, wyrażony w minutach, narastająco pomiędzy bieżącym lub następnym przystankiem, a każdym kolejnym na trasie kursu;
* głośniki służące do emisji zapowiedzi głosowych przystanków i innych komunikatów głosowych, rozmieszczone równomiernie na całej długości przedziału pasażerskiego w liczbie nie mniejszej niż 4 dla autobusów eKN i KN oraz nie mniejszej niż 6 dla autobusów eSN i SN, zapewniające poziom głośności zapowiedzi w przedziale 72-74 dB, umożliwiające prezentację zapowiedzi głosowych „następny przystanek: [nazwa następnego przystanku]” wraz z informacją o charakterze przystanku (na żądanie, dla wysiadających) (po ruszeniu pojazdu z przystanku), „[nazwa bieżącego przystanku]” wraz z informacją o charakterze przystanku (przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku) oraz – na żądanie Zamawiającego – inne komunikaty – dotyczące funkcjonowania komunikacji miejskiej;

1. kasowniki biletów papierowych – elektroniczne, umieszczone w okolicy każdych drzwi: 2 sztuki w autobusach 2-drzwiowych i 3 sztuki w autobusach 3-drzwiowych;
2. układ monitoringu – minimum 5 kamer o rozdzielczości minimalnej 700TVL wraz z automatyczną funkcją IR i zapisem wizji minimalnie 21 dni ciągłej pracy, w tym minimum 1 (jedna) kamera rejestrująca zapis przed autobusem, 1 kamera zewnętrzna rejestrująca wsiadanie i wysiadanie pasażerów, a pozostałe kamery rozmieszczone wewnątrz autobusu umożliwiające rejestracje wszelkich wydarzeń wewnątrz autobusu w tym wsiadanie i wysiadanie pasażerów w każdych drzwiach;
3. kasetony (ramki) wewnątrz pojazdu:

* dwa kasetony (ramki) dla formatu A4, umieszczone na słupkach międzyokiennych w miarę możliwości z lewej strony pojazdu, w pobliżu miejsca dla wózków (dokładne umiejscowienie kasetonów zależne jest od konstrukcji pojazdu i rozplanowania wnętrza i musi być uzgodnione z Zamawiającym), zawierające informacje o obowiązującej taryfie przewozowej i przepisach porządkowych;
* kaseton (ramka) dla formatu A2, umieszczony na tylnej ściance kabiny kierowcy, a w wyjątkowych przypadkach na wskazanych szybach, zawierający inne informacje wskazane przez Zamawiającego;

1. urządzenia oświetlające wnętrze pojazdu – zapewniające oświetlenie całego przedziału pasażerskiego, w tym w szczególności wszystkich miejsc, w których znajdują się jakiekolwiek przeszkody dla pasażerów (np. stopnie), umożliwiające odczytanie wszelkich informacji dla pasażerów umieszczonych wewnątrz pojazdu oraz kodu kasownika na skasowanym bilecie;
2. ścianki działowe przy drzwiach, tzw. wiatrołapy:

* oddzielające miejsca siedzące dla pasażerów od strefy drzwi;
* o wysokości co najmniej 170 cm, licząc od poziomu podłogi (dopuszcza się niższe, jeżeli jest to konieczne ze względu na sposób otwierania pokryw w pasie nadokiennym);
* przeszklone przynajmniej w górnej części – co najmniej od poziomu 30 cm powyżej siedzisk przyległych miejsc siedzących dla pasażerów; przejrzystość szyb w górnej części ścianek może być ograniczona tylko w zakresie niezbędnym dla zapewnienia zauważalności szyby przez pasażera (przyciemnienie o nie więcej niż 20% i/lub zastosowanie wzorów zajmujących nie więcej niż 20% powierzchni);

1. poręcze poziome i pionowe oraz uchwyty:

* umieszczone w obrębie drzwi i wszystkich miejsc przeznaczonych dla osób stojących, przy miejscu na wózki oraz przy tych miejscach siedzących, przy których – ze względu na ich ustawienie – jest to konieczne dla ułatwienia pasażerom zajmowania tych miejsc;
* górne poręcze poziome wyposażone w odpowiednią liczbę uchwytów wiszących – w miejscach, gdzie jest zbyt mało poręczy pionowych, a poręcze poziome są zamontowane zbyt wysoko, aby zapewnić wszystkim pasażerom stojącym możliwość swobodnego trzymania się tych poręczy;
* poręcze i uchwyty metalowe – w kolorze żółtym (RAL 1023), lakierowane proszkowo;

1. pasy do mocowania rowerów – umieszczone w obrębie miejsca na wózki, umożliwiające zabezpieczenie co najmniej jednego roweru przed przewróceniem i przemieszczaniem po autobusie; za zgodą Zamawiającego może być zastosowane rozwiązanie równoważne;
2. ładowarki USB – co najmniej 2, z podwójnym portem typu A, do ładowania baterii telefonów, tabletów i innych urządzeń mobilnych; sposób rozmieszczenia w przedziale pasażerskim uzgodniony z Zamawiającym;
3. termometr – elektroniczny, wskazujący temperaturę na zewnątrz autobusu i temperaturę w przedziale pasażerskim; wyświetlacz termometru umieszczony w miejscu umożliwiającym jego odczyt z miejsca kierowcy;
4. kolorystyka zewnętrzna – barwy białe, złote i czerwone, sposób malowania uzgodniony z Zamawiającym; nie dopuszcza się stosowania folii dla uzyskania wymaganej kolorystyki, za wyjątkiem folii nakładanych na powierzchnie ze szkła;
5. oznaczenie autobusu nadanym przez Wykonawcę numerem identyfikacyjnym pojazdu, umieszczonym na zewnątrz (na każdej ścianie) i wewnątrz (nad każdymi drzwiami oraz z tyłu kabiny kierowcy) oraz herbem Zamawiającego w postaci naklejki umieszczonej na zewnątrz pojazdu, nad pierwszymi drzwiami;
6. kolorystyka wewnętrzna:

* okładziny ścian i sufitu stonowane, w miarę jasne,
* wykładzina podłogowa w kolorze ścian lub nieznacznie ciemniejsza,
* kolor i wzór tapicerki uzgodnione z Zamawiającym.

**§ 3**

Szczegółowe wymogi dotyczące autobusów elektrycznych (typu eKN i eSN):

1. dopuszczalne zastosowanie jednego lub wielu silników elektrycznych o sumarycznej mocy 120 kW dla autobusu eKN i 150 kW dla autobusu eSN;
2. układ odzyskiwania energii w trakcie hamowania pojazdu uruchamiany przez naciśnięcie pedału hamulca lub dźwignią umieszczoną pod kierownicą lub w jej sąsiedztwie;
3. baterie przystosowane do szybkiego ładowania mocą do 450 kW o pojemności nie mniejszej niż 210 kWh dla autobusu eKN i nie mniejszej niż 280 kWh dla autobusu eSN;
4. autobus przystosowany do ładowania pantografem odwróconym poprzez zakup i montaż pantografowego złącza ładowania (kompletna szyna prądowa do transferu energii elektrycznej z odbieraka do zasilania pojazdu) wraz z układem sterującym pracą mechanizmu, komunikacja drogą radiową lub za pomocą podczerwieni (w oparciu o standard ISO 15118 oraz IEC 61851-23). Prawidłowe pozycjonowanie pojazdu pod pantografem sygnalizowane na pulpicie kierowcy. Wszelkie uzgodnienia dotyczące komunikacji ładowarka – autobus, należy przeprowadzić z dostawcą stacji ładowania. Zamawiający dopuszcza jako równoważne z sygnalizacją pozycjonowania, zastosowanie innego zewnętrznego elementu ułatwiającego kierowcy prawidłowy podjazd pod stację ładowania (np. próg zwalniający). Po stronie wykonawcy leży dostarczenie niezbędnych elementów i posadowienie ich w okolicy ładowarki umożliwiając prawidłowy podjazd autobusu w sposób gwarantujący prawidłowe pozycjonowanie pojazdu;
5. po sześciu latach eksploatacji Ilość energii zmagazynowanej w pojeździe powinna umożliwić przejechanie w pełni obciążonego autobusu przy zasilaniu elektrycznym w warunkach SORT-2 co najmniej 200 km, bez doładowywania baterii w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od -25°C do +40°C przez cały rok;
6. po sześciu latach eksploatacji maksymalny spadek pojemności baterii 20% lub   
   – w przypadku większego spadku pojemności baterii – wymiana na nowe;
7. możliwość ładowania typu „plug-in” ze standardowej sieci elektrycznej 3x400 V o natężeniu 32-63 A;
8. miejsce na gniazdo do ładowania zajezdniowego;
9. podczas ładowania baterii trakcyjnych i podczas jazdy musi być uzupełniany prąd baterii sieciowych;
10. w czasie ładowania w autobusie mogą przebywać osoby oczekujące na przejazd oraz mogą one wsiadać i wysiadać z pojazdu. Autobus wraz z układem ładowania ma być bezpieczny dla pasażerów przebywających wewnątrz autobusu i oczekujących na przejazd oraz w czasie wsiadania i wysiadania z pojazdu;
11. pojazd musi być wyposażony w układ elektroniczny nadzorujący proces ładowania i zabezpieczający pojazd przed ingerencją użytkownika w czasie jego trwania. Układ zabezpieczający musi uwzględniać możliwe błędy użytkownika wynikające z pośpiechu, roztargnienia, rutyny, braku doświadczenia itp., np. ruszenie pojazdem przed zakończeniem procesu ładowania, nieprecyzyjne pozycjonowanie autobusu pod ładowarką;
12. pojazd musi być wyposażony w system elektroniczny przekazujący automatycznie do dyspozytora Wykonawcy informację o krytycznym spadku ilości energii w baterii autobusu.

**§ 4**

Zamawiający udostępni Wykonawcy ładowarkę dwustanowiskową o mocy 2 x 450 kW do szybkiego ładowania autobusów zeroemisyjnych w obrębie Tczewskiego Węzła Integracyjnego do odpłatnego korzystania przez Wykonawcę. Cena za energię dla Wykonawcy ustalona zostanie bezpośrednio przez Wykonawcę z operatorem energetycznym.

Wykonawca jest zobowiązany do wyposażenia eksploatowanej przez siebie zajezdni w stacje wolnego ładowania w liczbie i o parametrach zapewniających każdorazowy wyjazd z zajezdni wszystkich autobusów zeroemisyjnych z w pełni naładowanymi bateriami przez cały okres trwania umowy.

**§ 5**

1. Zamawiający nie dopuszcza świadczenia usług przewozowych autobusami zbudowanymi przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcji własnej, których markę określa się jako "SAM".
2. Zamawiający nie narzuca Wykonawcy liczby niezbędnych autobusów rezerwowych, ale każdy posiadany przez Wykonawcę autobus rezerwowy musi spełniać takie same warunki jak autobus w ruchu.

**§ 6**

1. Wykonawca zobowiązany jest do organizacji bezpiecznej sieci kodowania kart elektronicznych w minimum 5 (pięciu) punktach na terenie miasta oraz do zapewnienia minimum 5 (pięciu) terminali kontrolerskich. Usługi doładowań i kontroli dopuszcza się wykonywać poprzez podmioty trzecie. Całkowita odpowiedzialność za pracę podmiotów trzecich spoczywa na Wykonawcy.
2. Wykonawca zobowiązany jest umożliwić Zamawiającemu (na jego żądanie, także przed dniem rozpoczęcia świadczenia usług) sprawdzenie prawidłowości działania systemu karty elektronicznej.
3. Wykonawca zobowiązany jest do odstąpienia od ukarania pasażera za przejazd w przypadku uznania reklamacji przez Zamawiającego.

**§ 7**

1. Autobusy muszą być przystosowane do montażu, zasilania z instalacji pojazdowej i eksploatacji urządzeń zintegrowanego systemu biletowego „Fala”, które zostaną dostarczone przez firmę InnoBaltica sp. z o.o.
2. Wszelkie koszty przezbrajania urządzeń systemowych, zainstalowanych w autobusach, w czasie trwania umowy ponosi Wykonawca.
3. Na system „Fala” składają się: urządzenia walidujące (kasowniki) B1 (przy każdych drzwiach wejściowych), jeden kasownik B2 służący do sprzedaży biletów, komputer kierowcy, drukarka w kabinie kierowcy, router i switch. Parametry energetyczne ww. urządzeń przedstawia poniższa tabela:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Napięcie zasilania minimalne [V] | Napięcie zasilania maksymalne [V] | Moc  średnia  [W] | Moc  maksymalna  [W] |
| Komputer | 9 | 38 | 13,2 | 24 |
| Drukarka | 9 | 48 | 8 | 8 |
| Kasownik B1 | 16,8 | 32 | 13,2 | 24 |
| Kasownik B2 | 16,8 | 32 | 13,2 | 24 |
| Router | 9 | 30 | 3 | 8 |
| Switch | 9 | 60 | 2 | 3,1 |

1. Na potrzeby montażu urządzeń systemu „Fala” Wykonawca udostępni autobusy wraz z ich dokumentacją techniczną. Zamawiający udostępni specyfikację techniczną urządzeń wchodzących w skład sytemu.

**§ 8**

1. Reklamy na zewnątrz pojazdów mogą być umieszczane tylko na bokach i z tyłu pojazdu, na powierzchniach malowanych na biało. Tło reklam powinno być białe.
2. Reklamy, informacje, ogłoszenia i inne elementy nie mogą ograniczać przejrzystości szyb, z zastrzeżeniem § 2 ust. 1 tiret 2 pkt 28). Zakaz zasłaniania szyb nie dotyczy szyby w tylnej ściance kabiny kierowcy.
3. Zamawiający dopuszcza możliwość montowania ramek na reklamy na skosach sufitów w autobusach.

**ZAŁĄCZNIK NR 3**

**Zasady sprzedaży biletów, stosowania ulg oraz przepisy prawa miejscowego dotyczące komunikacji miejskiej**

**§ 1**

1. W związku ze świadczeniem Usług Wykonawca prowadzi sprzedaż biletów, uwzględniając ich ceny uchwalone przez Zamawiającego oraz ulgi obowiązujące w komunikacji miejskiej – ustawowe i uchwalone przez Zamawiającego:

* cennik biletów na okres trwania umowy stanowi Załącznik nr 3a;
* zakres ulg obowiązujących w komunikacji miejskiej stanowi Załącznik nr 3b;
* przepisy porządkowe obowiązujące w komunikacji miejskiej stanowią Załącznik nr 3c;
* stawki opłat za zatrzymywanie się na przystankach komunikacyjnych stanowi Załącznik nr 3d;
* regulamin Karty Miejskiej stanowi Załącznik nr 3e;
* regulamin Karty Mieszkańca Tczewa stanowi Załącznik nr 3g.

1. Wpływy ze sprzedaży biletów w całości stanowić będą przychód Wykonawcy.
2. Wykonawca ma prawo zaproponować własne dodatkowe bilety okolicznościowe i promocyjne, zachęcające pasażerów do korzystania z komunikacji miejskiej, funkcjonujące na zasadzie ulg handlowych. Zaproponowana przez Wykonawcę oferta dodatkowa obowiązywać będzie po jej ustanowieniu przez Radę Miasta / wprowadzeniu zarządzeniem Prezydenta Miasta. Dodatkowa oferta biletowa nie może zastępować oferty podstawowej, wprowadzana jest na wyłączne ryzyko finansowe Wykonawcy i nie może powodować wzrostu przewidywanego umową wynagrodzenia dla Wykonawcy
3. Bilety transportu miejskiego, zgodnie z taryfą będą częściowo lub w całości sprzedawane w:
4. siedzibie Wykonawcy;
5. kioskach;
6. środkach transportu;
7. w dystrybutorach automatycznych;
8. w innych punktach sprzedaży wybranych przez Wykonawcę ze względu na ich korzystne rozmieszczenie na terenie miasta Tczewa i ich dostępność dla podróżnych.
9. Wykonawca zapewni funkcjonowanie minimum 5 (pięciu) punktów ładowania karty elektronicznej oraz minimum 5 (pięciu) czytników kontrolerskich.
10. Kontrola biletów będzie przeprowadzana zgodnie z obowiązującymi przepisami przez upoważnionych pracowników Wykonawcy bądź działający w jego imieniu inny podmiot.
11. Wpływy z nałożonych opłat dodatkowych w całości stanowić będą przychód Wykonawcy.
12. We wszystkich pojazdach Wykonawcy świadczących przewozy, musi być zapewniona ciągła sprzedaż biletów przez kierowców.
13. Sprzedaż biletów może się odbywać tylko w czasie postoju pojazdu.
14. Zamawiający zastrzega sobie możliwość zmiany cen biletów oraz zakresu uprawnień do przejazdów ulgowych i bezpłatnych w trakcie trwania umowy, jednak w sposób niezmniejszający całkowitych przychodów Wykonawcy z tytułu sprzedaży biletów.
15. Wykonawca dla zapewnienia ciągłości pracy systemu biletowego musi zapewnić minimum jeden pełny zestaw zapasowy wyposażenia pokładowego jednego pojazdu oraz jednego punktu doładowań.
16. Wykonawca zobowiązany jest do należytego utrzymania (bieżące, drobne naprawy) i zapewnienia bieżącego funkcjonowania dystrybutorów automatycznych, przekazanych bezpłatnie Wykonawcy przez Zamawiającego.