Opis przedmiotu zamówienia

Wymagania stawiane pojazdom:

1. Przedmiotem zamówienia jest dostawa 15 sztuk takich samych, fabrycznie nowych, niskoemisyjnych autobusów międzymiastowych klasy II z napędem hybrydowym przystosowanych do zasilania paliwem drugiej generacji HVO. Zamawiający przewiduje prawo opcji. O uruchomieniu prawa opcji zamawiający zadecyduje po powzięciu wiadomości o cenie jednostkowej autobusu oferty najwyżej ocenionej. Zamiarem zamawiającego jest wydatkowanie maksymalnej kwoty przeznaczonej na sfinansowanie zamówienia. Prawem opcji objęte jest rozszerzenie wolumenu zamówienia o maksymalnie 5 pojazdów takich samych jak w zamówieniu podstawowym.
2. Kody według Wspólnego Słownika Zamówień CPV:
3. 34.12.11.00-2 – autobusy transportu publicznego,
4. 34.12.14.00-5 – autobusy niskopodłogowe.
5. Będące przedmiotem niniejszego zamówienia autobusy muszą być pojazdami fabrycznie nowymi wg definicji z Ustawy Prawo o ruchu drogowym z 20 czerwca 1997 r. (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.) tzn. nie mogą być wcześniej rejestrowane, a przebieg dostarczanych autobusów nie może być większy niż 1500 km.
6. Zamawiający wymaga, aby wszystkie elementy konstrukcyjne, części, elementy wyposażenia, a także dostarczany wraz z autobusami sprzęt, urządzenia i narzędzia były fabrycznie nowe.
7. Oferowane autobusy muszą posiadać aktualne „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu lub Świadectwo Homologacji Typu WE Pojazdu” na dzień złożenia oferty, wydane zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie homologacji typu pojazdów (Dz. U. z 2023 r. poz. 1651), 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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 502, z późn. zm.) wymaganych dla dopuszczenia do ruchu bez żadnych odstępstw. **W formularzu ofertowym należy złożyć oświadczenie o posiadanym przez zaoferowany pojazd świadectwie homologacji typu pojazdu, dopuszczający go do poruszania się i rejestracji pojazdu na terenie RP.**
8. Autobusy muszą spełniać wymagania Regulaminu nr 107 EKG/ONZ – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w odniesieniu do ich budowy ogólnej (Dz. U. UE. L. z 2018 r. nr 52, str. 1, z późn. zm.).
9. Autobusy muszą spełniać wszystkie wymagania określone w Dziale III ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1047, z późn. zm.) 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 (Dz. U. z 2024 r. poz. 502, z późn. zm).
10. Konstrukcja pojazdu i zastosowane rozwiązania mają gwarantować co najmniej 12 lat eksploatacji, przy założeniu 70.000 km średniego rocznego przebiegu. Zastosowane rozwiązania techniczne muszą być przetestowane przez producenta. Autobusy muszą być produkowane seryjnie, tj. znajdować się w bieżącej ofercie sprzedaży.
11. Autobusy muszą być wykonane przy max. 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.
12. W przypadku, gdy w okresie pomiędzy złożeniem przez wykonawcę oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia, a realizacją umowy nastąpi zmiana przepisów prawa w zakresie rejestracji i homologacji, wykonawca zobowiązany jest zrealizować przedmiot zamówienia z uwzględnieniem tychże zmian tak, aby możliwe było zarejestrowanie dostarczonych autobusów.
13. 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 SWZ, a także obowiązek dostarczenia dokumentów, umożliwiających zarejestrowanie dostarczonych autobusów na terenie Rzeczpospolitej Polskiej.
14. Wszystkie opisane w niniejszym postępowaniu i 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 autobusach;
15. Autobusy powinny być przystosowane do warunków środowiska w jakim będą eksploatowane tj. w temperaturach otaczającego powietrza w miejscach zacienionych od -30ºC do +50ºC oraz być odporne na działanie środków używanych do zimowego utrzymania dróg.
16. Każdy z dostarczanych autobusów musi być objęty gwarancją min. na okres 24 miesięcy bez limitu od momentu dostarczenia pojazdu zamawiającemu.
17. Zamawiający oczekuje, aby wykonawca udzielił operatorowi wskazanemu przez zamawiającego, autoryzacji wewnętrznej na wykonywanie w okresie gwarancyjnym obsług i napraw planowych, dostarczonych autobusów w zakresie robót mechanicznych i elektrycznych koniecznych do zapewnienia sprawności technicznej pojazdów. W wyjątkowych przypadkach wymagających zastosowania specjalnej technologii lub oprzyrządowania, zamawiający dopuszcza możliwość indywidualnych uzgodnień dotyczących miejsca wykonywania tych prac. Operator wskazany przez zamawiającego jest kapitałowo zależny od zamawiającego i stanowi podmiot wewnętrzny w rozumieniu Rozporządzenia WE 1370/2007. Operator posiada jedną zajezdnię z warsztatem obsługowym, zlokalizowanym w Słupsku.
18. W celu zapewnienia możliwości obsługi gwarancyjnej poza warsztatami operatora wskazanego przez zamawiającego, wykonawca musi dysponować na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, najpóźniej do dnia dostawy pierwszego autobusu, autoryzowanym serwisem posiadającym możliwość wykonania wszystkich usług serwisowych przy autobusach oferowanego typu, w tym pełnego zakresu napraw powypadkowych nadwozi autobusów, oddalonym od siedziby zamawiającego nie dalej niż 300 km. Zamawiający zastrzega sobie prawo kontroli prac obsługowo-naprawczych wykonywanych w autoryzowanych warsztatach wykonawcy na każdym ich etapie.
19. Udzielenie autoryzacji operatorowi wskazanemu przez zamawiającego, zobowiązuje wykonawcę do:
20. wyposażenia warsztatu operatora wskazanego przez zamawiającego w urządzenia specjalistyczne umożliwiające diagnozowanie systemów elektronicznych odpowiedzialnych za pracę: układu napędowego, układu pneumatycznego zawieszenia, układu hamulcowego, sterowania drzwi, układów sterowania ogrzewaniem i klimatyzacji, pracę silnika i układu zewnętrznej obróbki spalin, jeśli taka będzie się znajdować oraz oprogramowanie wraz z licencjami zainstalowane na dostarczonym przez wykonawcę laptopie,
21. wyposażenia warsztatu operatora wskazanego przez zamawiającego w niezbędne dla otrzymania autoryzacji specjalistyczne narzędzia do wykonywania obsług technicznych i napraw autobusów w okresie gwarancyjnym.
22. Wykonawca jest zobowiązany do zapewnienia dostępu do części nieobjętych gwarancją oraz napraw pogwarancyjnych – poprzez zapewnienie możliwości zakupu i wykonania napraw odtworzeniowych (powypadkowych), niezbędnych dla prawidłowej eksploatacji autobusów przez okres co najmniej 12 lat od daty odbioru danego autobusu. W przypadku zaprzestania produkcji ww. części bądź zaprzestania prowadzenia działalności przez wykonawcę przed upływem 12 lat od daty odbioru autobusów będzie on zobowiązany do poinformowania o tym fakcie zamawiającego, jak również wskazania nazwy i adresu innego wykonawcy, który zapewni dostęp do części nieobjętych gwarancją oraz napraw pogwarancyjnych.
23. Za wykonane prace naprawcze w okresie gwarancyjnym operator wskazany przez zamawiającego obciąży wykonawcę udzielającego autoryzacji kosztami robocizny zgodnej z przekazanym katalogiem pracochłonności, a w przypadku jego braku - rzeczywistej pracochłonności.
24. Operator wskazany przez zamawiającego zobowiązuje się do wykonywania obsług technicznych autobusów zgodnie z instrukcją obsługi przekazaną przez wykonawcę oraz innymi wytycznymi przekazanymi na piśmie.
25. Wykonawca zobowiązany jest do zawarcia z operatorem wskazanym przez zamawiającego umowy serwisowej i warunków gwarancji, w której będą zawarte wszystkie powyższe wymagania zamawiającego dotyczące gwarancji i serwisu.
26. Wykonawca oświadcza, że udział towarów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej państw, z którymi Wspólnota Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy [dyrektywy](http://lb-andro-509756146.eu-west-1.elb.amazonaws.com/#/dokument/68413980) 2014/25/UE przekracza 50% (art. 85 ust. 2).

**Wymagania szczegółowe dla autobusów hybrydowych, będących przedmiotem zamówienia**

\* w kolumnie „Spełnia / nie spełnia” należy wpisać TAK w przypadku spełniania wymagań lub NIE w przypadku niespełniania wymagań lub podać wymaganą wartość, w przypadku, gdy wymóg dotyczy zakresu danych np. długość, szerokość, liczba drzwi itp., a także podać numer załącznika/strona załącznika lub wskazać odpowiednie oświadczenie wykonawcy.

| L.p. | Cecha, parametr, itp. | Nowy opis parametru | Spełnia / nie spełnia\* |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | 2 | 3 |  |
| 1. | Dane ogólne | Autobus międzymiastowy kategorii M3 klasy II z napędem hybrydowym spalinowo-elektrycznym. |  |
| 1.1. | Liczba pojazdów | 15 (z opcją zakupu dodatkowych 5) |  |
| 1.2. | Wymiary autobusu | 1. Długość: od 12.500 m do 13.500 m. 2. Wysokość całkowita: nie więcej niż 3.500 mm, 3. Szerokość: od 2.500 mm do 2.550 mm |  |
| 1.3. | Dopuszczalna masa całkowita | do 19.500 kg |  |
| 1.4. | Układ osi | 2, w układzie 4x2 |  |
| 1.5. | Liczba miejsc do przewozu pasażerów | Co najmniej 63, w tym minimum 47 miejsca siedzące (bez fotela kierowcy) i jedno miejsce do przewozu pasażera poruszającego się na wózku inwalidzkim. |  |
| 1.6. | Liczba i układ drzwi | Dwie pary drzwi w układzie 1-2-0; Wysokość krawędzi drzwi wejściowych na poziomie nie wyższym niż 360 mm. |  |
| 1.7. | Dodatkowe systemy bezpieczeństwa | System kontroli trakcji ESP;  Sterowany przez kierowcę tempomat z funkcją ogranicznika prędkości jazdy; |  |
| 2. | Układ napędowy |  |  |
| 2.1. | Opis ogólny | Napęd hybrydowy spalinowo-elektryczny z układem rekuperacji energii hamowania, z funkcją „start-stop”. Wymaga się, aby zaoferowane rozwiązanie było rozwiązaniem seryjnym tzn. zostało zastosowane w co najmniej 10 egzemplarzach sprzedanych przewoźnikom na terenie Unii Europejskiej lub krajów stowarzyszonych. Jako takie same rozwiązanie rozumie się zastosowanie w oferowanym pojeździe lub w innym autobusie tego samego producenta:   1. tego samego typu i mocy silnika spalinowego, 2. tego samego typu i mocy silnika elektrycznego, 3. tego samego typu skrzyni biegów, 4. tego samego typu magazynu energii, 5. tego samego modułu zarządzania energią. |  |
| 2.2. | Silnik spalinowy | 1. Z zapłonem samoczynnym. 2. Chłodzony cieczą. 3. Umieszczony z tyłu pojazdu. 4. O pojemności skokowej nie większej niż 10,0 dm³. 5. Spełniający wartości graniczne normy Euro VI E. 6. Wartości graniczne poszczególnych emisji zanieczyszczeń nie mogą być wyższe niż: 7. emisja tlenku węgla (CO), max: 4,0 g/kWh, 8. całkowita emisja węglowodorów (THC), max: 0,16 g/kWh, 9. emisja tlenków azotu (NOx), max: 0,46 g/kWh, 10. emisja NH3, max: 10 ppm, 11. masa cząstek stałych, max: 0,01 g/kWh, 12. liczba cząstek stałych, max: 6 x 1011 #/kWh. 13. Wymaga się, aby oferowane autobusy charakteryzowały się: 14. poziomem emisji dwutlenku węgla CO2 nie większym niż 884 g/km, 15. zużyciem energii w okresie pełnego cyklu użytkowania w ilości nie większej niż 9.792.000 MJ dla maksymalnego przebiegu pojazdu wynoszącego 700.000 km. Maksymalna energochłonność dostarczanego pojazdu ma zostać określona 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] = Zpal [l/km] x 700.000 km x 36 MJ/l  gdzie: Zpal - średnie przebiegowe zużycie paliwa wyrażone w l/km ustalone przez Dostawcę na podstawie eksploatacji dotychczas dostarczonych pojazdów w normalnych warunkach eksploatacyjnych. |  |
| 2.2.1. | Układ zasilania silnika spalinowego | Wyposażony w:   1. separator wody, 2. zbiornik oleju napędowego wykonany z materiałów odpornych na korozje o pojemności nie mniejszej niż 300 dm3, zamykany na klucz wlew zbiornika paliwa (korek lub klapka osłaniająca) oraz przystosowany do założenia plomb, 3. zbiornik AdBlue nie mniejszy niż 30 dm3.   Silnik 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 (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1018)], jak również być przystosowany do zasilania paliwami syntetycznymi drugiej generacji HVO100, co powinno wynikać z dokumentu homologacyjnego. |  |
| 2.2.2. | Układ chłodzenia silnika spalinowego | 1. Wyposażony w: 2. chłodnicę lub zespół chłodnic zabezpieczonych przed zabrudzeniem, 3. przewody układu chłodzenia (odporne na korozję) – wykonane z: miedzi, mosiądzu, tworzyw sztucznych lub innych materiałów gwarantujących szczelność w okresie min 8 lat – łączone ze sobą złączami z gumy silikonowej lub (i) elastomerów, zaciskanymi opaskami ślimakowymi (zalecane) lub (i) innymi zapewniającymi szczelność układu, termoizolowane poza komorą silnika. 4. wypełniony płynem niskokrzepnącym o temperaturze krystalizacji minimum - 37°C, |  |
| 2.2.3. | System automatycznej detekcji i gaszenia pożaru w komorze silnika oraz w komorze agregatu grzewczego, o ile agregat ten został zabudowany poza komorą silnika | 1. Detekcja pożaru liniowa hydropneumatyczna lub elektryczna. 2. Przewód detekcji (wykrywania) pożaru nie może pełnić funkcji dostarczania/rozpylania środka gaśniczego). 3. Sygnalizacja świetlna i akustyczna w miejscu pracy kierowcy o wybuchu pożaru w komorze silnika. 4. Środek gaśniczy: ciecz (niezamarzająca - o temperaturze krystalizacji minimum –37°c) lub proszek rozpylany w komorze silnika za pomocą odpowiedniej ilości dysz, ilość środka gaśniczego z odpowiednim zapasem zapewniająca ugaszenie każdego pożaru w komorze silnika. 5. Widoczne cechy legalizacyjne i daty dopuszczenia do użytkowania zgodnie z ogólnie obowiązującymi przepisami dotyczącymi systemów przeciwpożarowych. |  |
| 2.3.1. | Napęd elektryczny | Za pomocą silnika lub silników elektrycznych prądu zmiennego, zapewniających wsparcie dla silnika spalinowego:   1. o łącznej mocy szczytowej nie mniejszej niż 12 kW; 2. silnik trakcyjny może również pełnić funkcję generatora energii elektrycznej dostarczającej prąd do instalacji pokładowej pojazdu |  |
| 2.3.2. | Układ gromadzenia energii trakcyjnej | Magazyn energii elektrycznej:   1. musi być zabudowany w oparciu o akumulatory litowo-jonowe o mocy co najmniej 0,5 kWh lub/i superkondensatory o mocy nie mniejszej niż 40 Wh, 2. magazynowana w układzie energia elektryczna, musi być generowana podczas hamowania autobusu w procesie rekuperacji, przetwarzającym energię hamowania na energię elektryczną lub musi pochodzić z chwilowego nadmiaru mocy silnika wysokoprężnego; pobieranie energii z ww. źródeł może występować równocześnie lub niezależnie od siebie, 3. elementy magazynujące energię, muszą być tak zamontowane, aby była możliwa ich wymiana w normalnych warunkach warsztatowych, przy pomocy narzędzi wskazanych przez Wykonawcę. |  |
| 2.3.3. | System zarządzania mocą | 1. System zarządzania mocą musi zapewnić takie połączenie napędu spalinowego i elektrycznego, aby cały układ pracował w optymalnym zakresie obciążeń, redukując maksymalnie emisję zanieczyszczeń i hałasu do atmosfery. 2. Zamawiający będzie preferował rozwiązania wyposażone w układ „start-stop”, zapewniający możliwość automatycznego wyłączania silnika spalinowego podczas postoju na przystanku lub w rejonie skrzyżowania. |  |
| 2.4. | Parametry pracy układu napędowego | 1. Łączna maksymalna moc silnika spalinowego i elektrycznego (szczytowa) od 250 - 400 KW 2. Maksymalny moment napędowy silnika spalinowego pomiędzy 1200 a 1800 Nm. 3. Maksymalny moment napędowy silnika elektrycznego – 300 Nm i powyżej. |  |
| 3. | Układ jezdny |  |  |
| 3.1. | Skrzynia biegów | Automatyczna, co najmniej 6-biegowa (nie licząc biegu wstecznego):   1. o przełożeniach optymalnie dobranych pod kątem minimalizacji zużycia paliwa, 2. ze zintegrowanym retarderem (nie wymagany, o ile silnik elektryczny układu hybrydowego jest w stanie wytworzyć odpowiedni moment hamujący), 3. posiadająca system pozwalający na automatyczne przełączanie w bieg jałowy po zatrzymaniu pojazdu (nie dotyczy autobusów posiadających funkcję „start-stop”). |  |
| 3.2. | Oś przednia | Zawieszenie niezależne. |  |
| 3.3. | Oś napędowa | Oś hipoidalna; (zamawiający nie dopuszcza osi portalowej) |  |
| 3.4. | Koła i ogumienie | 1. 6 opon radialnych, całostalowych, bezdętkowych, w rozmiarze 22.5”. 2. Obręcze stalowe lub aluminiowe osłonięte kołpakami. 3. Autobusy wyposażone w system kontroli ciśnienia w ogumieniu TPM. |  |
| 3.4.1. | Koło zapasowe | 1. Ogumione, pełnowymiarowe. 2. Każdy autobus musi być wyposażony w zestaw naprawczy, umożliwiający uszczelnienie uszkodzonej opony oraz możliwość dopompowania uszkodzonego koła z pokładowej instalacji sprężonego powietrza. |  |
| 3.5. | Układ kierowniczy | 1. Ze wspomaganiem hydraulicznym lub elektrycznym, wyposażony w przyłącze diagnostyczne. 2. Kolumna kierownicy z dwupłaszczyznową regulacją położenia koła kierownicy (pochylenie i wysokość koła kierownicy). 3. Wyposażony w pneumatyczną lub mechaniczną blokadą wybranego ustawienia, uniemożliwiającą regulację położenia kolumny i kierownicy podczas jazdy. |  |
| 4. | Pozostałe układy |  |  |
| 4.1 | Układ pneumatyczny | Wyposażony w:   1. sprężarkę powietrza, wyposażoną zawór bezpieczeństwa lub inne rozwiązanie, zabezpieczające sprężarkę przed nadmiernym wzrostem ciśnienia w przypadku zatkania się przewodów za sprężarką, 2. przewody i zbiorniki powietrza wykonane z materiałów odpornych na korozję, 3. jednokomorowy osuszacz powietrza oraz automatyczny separator kondensatu, 4. przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza (za pomocą szybkozłącza) ze źródła zewnętrznego, umieszczone z przodu i z tyłu autobusu w miejscu łatwo dostępnym, które pozwoli podłączyć sprężone powietrze z zewnętrznego źródła bez potrzeby demontażu elementów karoserii przy użyciu narzędzi. Z uwagi na fakt wykorzystywania tego przyłącza w codziennej eksploatacji autobusu wymaga się, aby element karoserii zasłaniający dostęp do tego przyłącza posiadał odpowiedni mechanizm zamykania i otwierania, przystosowany do wielokrotnego intensywnego używania (niedopuszczalne są rozwiązania techniczne tego mechanizmu, wymagające przekręcenia (lub odkręcenia) trzpieni, wkrętów, itp.). Powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła musi przepływać przez podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza (o którym mowa w pkt 3) oraz po jego podłączeniu uniemożliwiać uruchomienie silnika autobusu lub uniemożliwiać ruszenie autobusu z miejsca, 5. czytelnie i trwale oznakowany zestaw przyłączy diagnostycznych umożliwiający pełną ocenę stanu technicznego układu. |  |
| 4.2. | Układ hamulcowy | 1. Hamulce tarczowe na wszystkich osiach. 2. Hamulec zasadniczy – pneumatyczny, dwuobwodowy uruchamiany elektronicznie systemem EBS, posiadający: 3. automatyczną kompensację luzu elementów ciernych (klocki hamulcowe), 4. współpracujący z systemami przeciwpoślizgowymi ABS i ASR oraz z systemem kontroli trakcji ESP. 5. Hamulec postojowy: 6. działający minimum na oś napędową, uruchamiany bezcięgłowo dźwignią zlokalizowaną na stanowisku pracy kierowcy, 7. posiadający system ostrzegawczy informujący kierowcę sygnałem akustycznym o niezałączonym hamulcu postojowym w przypadku przekręcenia kluczyka w stacyjce w pozycję „0”. 8. Hamulec przystankowy unieruchamiający autobus na przystanku, załączany automatycznie poprzez otwarcie drzwi oraz ręcznie za pomocą przełącznika zlokalizowanego w kabinie kierowcy, z zabezpieczeniem wyłącznika przed przypadkowym użyciem. 9. retarder hydrauliczny, zintegrowany z automatyczną skrzynią biegów, uruchamiany za pomocą pedału hamulca lub przy pomocy dźwigni umieszczonej przy kolumnie kierownicy lub elektryczny silnik trakcyjny układu hybrydowego, pełniący funkcję retardera. |  |
| 4.3. | Zawieszenie | pneumatyczne na miechach gumowych, sterowane układem poziomującym |  |
| 4.4. | System centralnego smarowania | 1. System obejmujący wszystkie punkty obsługowe (smarownicze) podwozia, z wyjątkiem wału napędowego, dla wszystkich elementów podwozia, wymagających okresowego smarowania. 2. Zasilanie 24V. 3. Stałe ciśnienie robocze w układzie. 4. Na smar stały w klasie NLGI 2. 5. Z sygnalizacją awarii systemu, rezerwie smaru w zasobniku, spadku ciśnienia w układzie na desce rozdzielczej kierowcy. 6. Jeżeli podwozie autobusu nie posiada punktów obsługowych (smarowniczych poza wałem napędowym) lub posiada nie więcej niż jeden punkt obsługowy, to układ centralnego smarowania nie jest wymagany. |  |
| 5. | Konstrukcja nadwozia |  |  |
| 5.1. | Kratownica nośna i grupa podłogowa | 1. Konstrukcja podwozia (kratownica, rama) integralnie związana ze szkieletem nośnym nadwozia, wykonana: 2. ze stali nierdzewnej lub 3. ze stali konstrukcyjnej o podwyższonej odporności na korozję lub 4. ze stali konstrukcyjnej o podwyższonej jakości, zabezpieczonej antykorozyjnie w procesie całopojazdowej kataforezy zanurzeniowej. 5. Szkielet konstrukcji nadwozia wykonany z tych samych materiałów, co konstrukcja elementów podwozia lub z aluminium. 6. Oferowane materiały i zabezpieczenia konstrukcyjne muszą zapewnić minimum 12 – letni okres eksploatacji autobusu bez konieczności wykonania rozszerzonych napraw blacharskich (poza naprawami powypadkowymi). 7. Konstrukcja nadwozia musi spełniać aktualnie obowiązujące przepisy dotyczące jego wytrzymałości zgodnie z regulaminem nr 66 EKG ONZ (zawierającego serię poprawek 02). |  |
| 5.2. | Poszycie | 1. Podzielone pionowymi liniami podziału, na moduły, ułatwiające wykonanie napraw powypadkowych, wykonane: 2. ze stali nierdzewnej lub 3. ze stali konstrukcyjnej o podwyższonej odporności na korozję lub 4. ze stali konstrukcyjnej o podwyższonej jakości, zabezpieczonej antykorozyjnie w procesie całopojazdowej kataforezy zanurzeniowej lub 5. z aluminium lub 6. z tworzyw sztucznych wzmacnianych włóknem szklanym lub 7. ze szkła hartowanego z elementami polimerowymi. 8. Oferowane materiały i zabezpieczenia konstrukcyjne muszą zapewnić minimum 12 – letni okres eksploatacji autobusu bez konieczności wykonania rozszerzonych napraw blacharskich (poza naprawami powypadkowymi). 9. Pokrywy maskujące elementy aparatury elektrycznej zamontowane na dachu pojazdu muszą być harmonijnie połączone z pozostałą częścią nadwozia. 10. Wszystkie pokrywy obsługowe (klapy) wyposażone w odpowiednie zamknięcia uniemożliwiające samoczynne ich otwarcie podczas jazdy autobusu oraz zabezpieczone przed ich opadaniem po otwarciu. 11. Pokrywa komory silnika winna być wyposażona w czujniki informujące kierowcę o pozostawieniu jej otwartej lub nie domkniętej. 12. Nadwozie lakierowane kolor biały przy użyciu lakierów o podwyższonej odporności na ścieranie przy myciu. Lakier powinien charakteryzować się dużą odpornością na: działanie światła, oleju, czynników chemicznych, podwyższonej temperatury, działanie udarowe oraz kleje folii reklamowych. 13. Wzór oznakowania zewnętrznego stanowią załączniki nr 9a – 9d do SWZ |  |
| 5.3. | Okna | 1. Szyba czołowa niedzielona, wykonana ze szkła wielowarstwowego klejonego, która w górnej części stanowi świetlik przedniej elektronicznej tablicy kierunkowej. 2. Okna boczne z szybą pojedynczą (nie dotyczy płatu drzwiowego drzwi przednich. 3. Co najmniej 50% okien bocznych musi być wyposażana w część uchylną, zapewniająca naturalną wentylację wnętrza pojazdu (Zamawiający nie dopuszcza okien z szybami przesuwnymi); W rozliczeniu, do ogólnej liczby okien nie zalicza się okien o szerokości mniejszej niż moduł podstawowy. 4. Część uchylna okien bocznych musi być wyposażona w rygiel, który umożliwi zablokowanie otwarcia okna, np. podczas pracy klimatyzacji całopojazdowej. 5. Przesuwna lub opuszczana szyba w oknie bocznym kabiny kierowcy. 6. Część okien musi pełnić rolę okien awaryjnych (wyjść bezpieczeństwa), okna awaryjne muszą się znajdować na lewej, prawej oraz na tylnej ścianie autobusu. |  |
| 5.4 | Drzwi | 1. Dwie pary drzwi w układzie 1-2-0, otwierane pneumatycznie lub elektrycznie do wewnątrz lub na zewnątrz, wyposażone w mechanizm powrotnego otwierania w przypadku natrafienia na przeszkodę (mechanizm ten musi działać zarówno podczas otwierania jak i też podczas zamykania poszczególnych drzwi). 2. Sterowanie drzwi z miejsca (stanowiska) pracy kierowcy, za pomocą przycisków umieszczonych na desce rozdzielczej po prawej stronie kierownicy. 3. Z blokadą, uniemożliwiającą otwarcie drzwi podczas jazdy autobusu. 4. Skrzydło drzwi przednich wyposażone w zamek patentowy, blokujący je mechanicznie od zewnątrz. 5. Obydwa skrzydła drzwi środkowych wyposażone w zamki umożliwiające ich ryglowanie od wewnątrz. 6. W strefie środkowych drzwi, na zewnątrz zainstalowany dodatkowy przycisk z piktogramem wózka dziecięcego i wózka inwalidzkiego (oznakowane znakami wypukłym w języku „Braille'a) sygnalizujący kierowcy zamiar wejścia do autobusu przez „inwalidę poruszającego się na wózku inwalidzkim” lub „matkę z dzieckiem w wózku”. 7. Obydwie pary drzwi wyposażone w światło wewnętrzne przeznaczone do oświetlenia wejścia. 8. W strefie drzwi środkowych dodatkowe światło zewnętrzne, oświetlające obszar przystanku, zamontowane w estetycznej i opływowej obudowie tak, aby nie zakłócała ona mycie autobusu na myjni mechanicznej. |  |
| 5.4. | Lusterka zewnętrzne | 1. Zamontowane w zintegrowanej, estetycznej obudowie z tworzywa sztucznego w kolorze czarnym lub w kolorze nadwozia. 2. Elektrycznie podgrzewane i regulowane z miejsca kierowcy. 3. Z funkcją składania na boki (lub do przodu), aby ułatwić proces mycia pojazdu na myjni mechanicznej. 4. Dodatkowe lusterko z prawej strony, ułatwiające podjazd do krawędzi przystanku (może być jako dodatkowy element prawego lustra). 5. Na dolnej części zewnętrznej obudowy prawego lustra pomalowany lub oklejony folią pas fluorescencyjny o grubości min. 10 cm w kolorze pomarańczowym, ostrzegający pasażerów oczekujących na przystanku przed uderzeniem, w przypadku zbyt bliskiego ich podejścia do krawędzi peronu. |  |
| 5.5. | Kamera cofania | Autobus winien być wyposażony w kamerę cofania, włączającą się automatycznie po załączeniu biegu wstecznego, współpracującą z wyświetlaczem monitoringu wnętrza zamontowanym w kabinie kierowcy. |  |
| 6. | Wnętrze przestrzeni pasażerskiej |  |  |
| 6.1. | Ogólne zagospodarowanie wnętrza | 1. Niska podłoga od przedniej krawędzi przednich drzwi do tylnej krawędzi drzwi środkowych z wszystkimi bezstopniowymi drzwiami; Krawędź wejściowa drzwi na wysokości nie wyższej niż 360 mm. 2. W środkowych drzwiach rozkładana ręcznie rampa najazdowa o nośności minimalnej 300 kg, umożliwiająca wjazd do autobusu wózka inwalidzkiego lub wózka dziecięcego; Rampa musi być tak skonstruowana, aby było możliwe jej użycie na przystankach bez podwyższonej platformy przystankowej (brak krawężnika), 3. Naprzeciwko drugich drzwi lub po prawej stronie przed drugimi drzwiami specjalna powierzchnia (miejsce o wymiarach co najmniej 1.300 mm x 750 mm, liczona w płaszczyźnie podłogi: 4. przystosowana do przewozu wózka inwalidzkiego lub dziecięcego, 5. zaopatrzona w przyciski z piktogramem wózka dziecięcego i wózka inwalidzkiego (oznakowane znakami wypukłym w języku „Braille'a) sygnalizujące kierowcy zamiar opuszczenia autobusu przez „inwalidę” lub „matkę z dzieckiem w wózku”, 6. wyposażona w system umożliwiający sztywne zamocowanie wózka inwalidzkiego przodem do kierunku jazdy (dotyczy pasażerów odbywających podróż na dłuższych dystansach), 7. wyposażona w tapicerowaną deskę oporową i pas bezpieczeństwa zabezpieczające wózek inwalidzki, ułożony tyłem do kierunku jazdy, przed jego przemieszczeniem przy gwałtownym hamowaniu, stosowaną przez pasażerów niepełnosprawnych, podróżujących na krótkich dystansach. Zamawiający dopuszcza inne rozwiązania zapewniające bezpieczny przewóz pasażera, poruszającego się na wózku inwalidzkim bez konieczności stosowania systemu określonego w pkt. c), który został opracowany przez producenta pojazdu. 8. 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). Przestrzeń na wózki inwalidzkie powinna być na tyle duża, aby umożliwić obrót na wózku. 9. Kolorystyka wnętrza do uzgodnienia z zamawiającym. 10. Nad przestrzenią pasażerską z siedzeniami półki na bagaż (wzór uzgodniony z zamawiającym). 11. Przejście do części wyokopodłogowej za pośrednictwem dwóch lub trzech stopni zlokalizowanych za tylną krawędzią drzwi środkowych. 12. Krawędzie progów zewnętrznych, stopni i podestów mają być wyróżnione listwą w kolorze żółtym. |  |
| 6.2. | Siedzenia | 1. Z wysokim oparciem, miękkie, wyposażone w tapicerkę wysokiej jakości węzełkową na oparciu i siedzisku oraz pasy bezpieczeństwa na każdym fotelu (2 punktowe, w miejscach eksponowanych 3 punktowe), uchylne podłokietniki i uchwyty na każdym fotelu od strony przejścia. Wzór foteli i tapicerki do uzgodnienia z zamawiającym. Na każdym fotelu wyszyte logo powiatu słupskiego i napis Powiat Słupski. 2. Tapicerka prosta do utrzymania czystości oraz przygotowana na intensywną eksploatację. 3. Minimum 2 fotele uchylne w strefie wózka |  |
| 6.3. | System poręczy | 1. Na długości całego pojazdu muszą zostać poprowadzone poręcze poziome (po lewej i prawej stronie przejścia zlokalizowanego wzdłuż osi pojazdu), umożliwiające przytrzymanie się podczas jazdy pasażerom stojącym. 2. Poręcze poziome powinny być poprowadzone na takiej wysokości, aby były dostępne dla pasażerów i jednocześnie nie utrudniały zajęcia miejsca siedzącego. W przypadku konieczności poprowadzenia poręczy na wysokości przekraczającej 190 cm, poręcz należy wyposażyć w uchwyty wiszące do trzymania się przez pasażerów stojących, zamontowane w sposób uniemożliwiający ich niepożądane przesuwanie się na poręczach podczas jazdy. 3. Autobus musi być wyposażony w co najmniej 5 poręczy pionowych (jedna w strefie tylnej krawędzi drzwi przednich i cztery w pobliżu drzwi środkowych). 4. Na pionowych poręczach, w strefie środkowych drzwi należy zamontować co najmniej 2 przyciski STOP, sygnalizujące kierowcy konieczność obsługi „przystanku na żądanie”. 5. Pozostałe przyciski STOP mają zostać zainstalowane na ścianie bocznej lub na słupkach międzyokiennych w ilości 2 sztuk na każdy rząd siedzeń licząc od nadkoli kół przednich do ostatniego rzędu siedzeń. W przypadku autobusu niskowejściowego zamawiający dopuszcza montaż co najmniej 6 przycisków STOP na poręczach poziomych w strefie niskopodłogowej. 6. Poręcze wykonane ze stali konstrukcyjnej, lakierowane proszkowo. 7. Kolorystyka poręczy kontrastowa w odniesieniu do kolorystyki wnętrza (w kolorystyce uzgodnionej z zamawiającym). |  |
| 6.4. | Ogrzewanie | Wodne - wykorzystujące ciepło z układu chłodzenia silnika, realizowane przez:   1. nagrzewnicę frontową służącą do kompleksowego ogrzewania miejsca pracy kierowcy, w tym szyby przedniej, 2. nagrzewnice z wentylatorami w przestrzeni pasażerskiej (minimum 2 sztuki) rozmieszczone równomiernie w przestrzeni pasażerskiej oraz jedną w kabinie kierowcy i grzejniki konwertorowe, 3. 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, przy czym niedopuszczalna jest sytuacja, w której podczas pracy ogrzewania i klimatyzacji, systemy te wzajemnie się wykluczają tzn. że podczas pracy ogrzewania klimatyzacja nie może równocześnie chłodzić przestrzeni pasażerskiej, 4. podłączony do układu chłodzenia, niezależny od pracy silnika, agregat grzewczy, zasilany olejem napędowym; moc agregatu oraz wydajność układu ogrzewania muszą zapewnić możliwość utrzymania temperatury w przedziale pasażerskim minimum na poziomie +15ºC przy temperaturze zewnętrznej -15ºC. |  |
| 6.5. | Wentylacja przedziału pasażerskiego | 1. Naturalna – poprzez: 2. okna uchylne, stanowiące nie mniej niż 50% wszystkich okien bocznych (nie wliczając w to boczną szybę kabiny kierowcy i przy spełnienie wymagań określonych w pkt. 5.3.3) rozmieszczone po lewej i prawej stronie pojazdu, 3. co najmniej dwie sterowane elektrycznie z miejsca kierowcy klapy dachowe; (nie dotyczy autobusów typu „full-hybrid z komponentami wysokonapięciowymi zamontowanymi na dachu pojazdu; w takim przypadku pozostałe elementy wentylacji muszą zapewnić odpowiednią wydajność wymiany powietrza). 4. Sterowanie klap dachowych (o których mowa w pkt 1. b) musi zapewniać automatyczne ich zamykanie: 5. po włączeniu klimatyzacji całopojazdowej, 6. po włączeniu wycieraczek przedniej szyby w tryb pracy ciągłej, 7. po wyłączeniu stacyjki (przekręcenie stacyjki na pozycję „0”). |  |
| 6.6. | Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej | 1. Zainstalowana na dachu autobusu w kompaktowej zwartej obudowie, z nadmuchem zimnego powietrza realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdziału powietrza za pomocą przewodów nawiewnych przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy. 2. Kierowca winien posiadać możliwość wyłączenia nadmuchu zimnego powietrza w kabinie kierowcy podczas pracy klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej oraz musi mieć możliwość płynnej regulacji intensywności nadmuchu w kabinie kierowcy. 3. Moc chłodnicza klimatyzacji musi zapewnić stałe obniżenie temperatury we wnętrzu w zakresie od 3ºC do 5ºC poniżej temperatury zewnętrznej przy temperaturze zewnętrznej nie niższej niż 25ºC. 4. Agregat klimatyzacji poza funkcją chłodzenia musi mieć także funkcję ogrzewania wnętrza. 5. Sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące temperaturę we wnętrzu w zakresie od 3ºC do 10ºC poniżej temperatury zewnętrznej. 6. Podczas pracy klimatyzacji w trybie chłodzenia, system ogrzewania musi być wyłączony, a wymienniki ciepła nie mogą emitować ciepła. 7. Moc min. 30 kW. |  |
| 6.7. | Stanowisko kierowcy | 1. Wydzielona kabina kierowcy typu półzamkniętego, wyposażona w okienko do sprzedaży biletów; (brak całkowitego odizolowania kierowcy od przestrzeni pasażerskiej). 2. Drzwi kabiny kierowcy wyposażone w zamek patentowy lub elektrozamek oraz w szybę chroniącą kierowcę przed zawianiem w przypadku otwarcia przednich drzwi; szyba musi być tak położona, aby nie powodować dodatkowych refleksów świetlnych od oświetlenia kabiny pasażerskiej, utrudniających prowadzenie pojazdu po zmroku, dolna krawędź szyby kabiny kierowcy musi mieć otwór do przyjmowania gotówkowych płatności za bilet. 3. Powierzchnia górnej powierzchni drzwi do kabiny kierowcy oraz pasa podokiennego wokół deski rozdzielczej musi być tak ukształtowana, aby umożliwić montaż w zasięgu kierowcy: 4. specjalizowanej kasy fiskalnej zintegrowanej z kasetą na pieniądze i terminalem płatniczym, obsługującym bezkontaktowe karty płatnicze i elektroniczny system biletowy, z dopuszczeniem Ministerstwa Finansów, umożliwiająca rozliczenie ulg ustawowych, kompatybilna z systemem obsługiwanym przez wskazanego przez Zamawiającego przewoźnika, 5. monitora systemu monitoringu wizyjnego, 6. stolika do przyjmowania pieniędzy. 7. W kabinie, wygospodarowane miejsce na zamykany schowek na podręczne rzeczy kierowcy, schowek na dokumenty przewozowe oraz wieszak na kurtkę zimową. |  |
| 6.7.1. | Deska rozdzielcza | 1. Ukształtowana ergonomicznie, zapewniająca dostęp do wszystkich przełączników bez konieczności odrywania pleców od oparcia fotela kierowcy. 2. Wyposażona w prędkościomierz, obrotomierz z zaznaczonym polem ekonomicznej pracy silnia spalinowego oraz w centralny, kolorowy ekran LCD, informujący kierowcę o działaniu wszystkich podzespołów pojazdu i stanach awaryjnych. 3. Oprogramowanie deski ma być tak opracowane, aby w czasie jazdy na ekranie LCD była minimalna liczba informacji. 4. Na desce rozdzielczej lub w jej pobliżu zamontowany cyfrowy tachograf, spełniający wymagania określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego, oraz wydanych do niego przepisów wykonawczych (Dziennik Urzędowy UE L60/1 z 28.2.2014). 5. Rozmieszczenie wszystkich dodatkowych elementów sterujących takich, jak komputer informacji pasażerskiej, bileterka i wyświetlacz monitoringu do ustalenia z zamawiającym. |  |
| 6.7.2. | Fotel kierowcy | Z wielopołożeniową regulacją siedziska i oparcia, z przesuwem wzdłuż osi pojazdu, zawieszony pneumatycznie, wyposażony w zagłówek, podłokietnik i trójpunktowy pas bezpieczeństwa, z funkcją obrotu w celu ułatwienia sprzedaży biletów; |  |
| 6.7.3. | Dodatkowe wyposażenie kabiny kierowcy | 1. Lusterko wewnętrzne zapewniające dostateczną widoczność przedziału pasażerskiego. 2. Osłony przeciwsłoneczne: dla części lewej szyby czołowej i lewej szyby bocznej kabiny kierowcy. 3. Mikrofon, umożliwiający kierowcy przekazywanie informacji głosowych pasażerom za pośrednictwem wewnętrznej instalacji głośnikowej. 4. Gniazdo, umożliwiające podpięcie pod instalację głośnikową dodatkowego mikrofonu, używanego przez pilota lub opiekuna grupy, w przypadku obsługi przewozów szkolnych. 5. Radioodbiornik (bez zdejmowanego panela), połączony z głośnikiem lub głośnikami zabudowanymi w kabinie kierowcy. 6. Dodatkowe gniazdo zapalniczki, wykorzystywane do zasilania dodatkowych rządzeń. 7. Wyprowadzenie zasilania wraz z niezależnym przyciskiem on/off do bileterki. 8. Wyprowadzenie dodatkowych przyłączy w pasie podszybia szyby czołowej do zasilania dodatkowych urządzeń typu ETOLL i nadajnik/odbiornik nawigacji satelitarnej typu GPS. |  |
| 7. | Instalacja elektryczna | 1. Napięcie pokładowe 24 V. 2. Obwody instalacji zabezpieczone automatycznymi bezpiecznikami. 3. Akumulatory zasilające pokładową instalację elektryczną, zamontowane w wysuwanym lub obrotowym stelażu. 4. Dwa gniazda do rozruchu silnika przy wykorzystaniu zewnętrznego źródła prądu, w tym jedno umieszczone w komorze akumulatorów, a drugie w komorze silnika. 5. Główny wyłącznik prądu zamontowany w skrzyni aparatowej w łatwo dostępnym miejscu dla kierowcy oraz dodatkowy wyłącznik, zabezpieczony przed przypadkowym użyciem, wyłączający zasilanie głównych odbiorników prądu, zamontowany w kabinie kierowcy. 6. Wszystkie przewody instalacji elektrycznej oznakowane (ponumerowane). |  |
| 7.1. | Oświetlenie zewnętrzne | 1. Zgodne z obowiązującymi przepisami. 2. Wyposażone dodatkowo: 3. w światła przeciwmgłowe przednie, 4. światła do jazdy dziennej, wykonane w technologii LED, 5. ponad drzwiami (nie dotyczy drzwi przednich), dodatkowe oświetlenie zewnętrzne oświetlające na zewnątrz platformę przystankową. 6. Wymagane jest, aby wszelkie światła obrysowe i pozycyjne oraz światła tylne były także wykonane w technologii LED. 7. Zamawiający będzie preferował pojazdy wyposażone w światła mijania i drogowe wykonane w technologii LED. |  |
| 7.2. | Oświetlenie wnętrza | 1. Oświetlenie przestrzeni pasażerskiej poprzez lampy sufitowe typu LED, z możliwością pracy w dwóch zakresach jasności. Lampa w bezpośrednim sąsiedztwie kabiny kierowcy włączana osobno. Lampy umiejscowione i świecące w taki sposób, aby podczas jazdy nocą, nie powstawały refleksy świetlne na szybie przedniej oraz na szybie kabiny kierowcy. 2. Oświetlenie kabiny kierowcy, włączane niezależnie, włącznikiem na desce rozdzielczej oraz dodatkowe oświetlenie, zamontowane pomiędzy kabiną kierowcy, a pierwszymi drzwiami w taki sposób, aby oświetlało pasażera okazującego kierowcy bilet do kontroli, światło to musi się załączać automatycznie na czas otwarcia pierwszych drzwi (funkcja automatyczna, dezaktywowana przełącznikiem, umieszczonym na desce rozdzielczej kierowcy). 3. Dodatkowe oświetlenie punktowe w technologii LED, podświetlające wspornik na rozkład jazdy. 4. Oświetlenie strefy drzwi - przy drzwiach po jednej lampie, włączane automatycznie w porze nocnej przy otwartych drzwiach. |  |
| 7.3. | System informacji pasażerskiej - zewnętrznej | 1. System tablic elektronicznych, diodowych w kolorze białym: 2. przednia o rozdzielczości co najmniej 200x24 punktów, wyświetlająca numer linii, nazwę przystanku docelowego i wybrane przystanki pośrednie w formie dwu- lub trzywierszowej, 3. boczna o rozdzielczości co najmniej 160x24 punktów, wyświetlająca numer linii, nazwę przystanku docelowego i wybrane przystanki pośrednie w formie dwu lub trzywierszowej, 4. tablica tylna – rozdzielczość min 24x40 zawieszona w lewym dolnym rogu szyby tylnej patrząc od środka autobusu, 5. Każda z tablic musi umożliwiać wyświetlenie informacji w inwersie oraz posiadać możliwość pracy z czcionkami różnego typu z możliwością korekcji grubości wyświetlanych napisów. 6. Każda z tablic musi umożliwiać wyświetlenie prostych elementów graficznych. 7. W przypadku dwu- lub trzywierszowego opisu przystanku docelowego i trasy przejazdu, tablice czołowa i boczna muszą umożliwiać wyświetlenie dolnej linii w formie przesuwającego się napisu. 8. Jasność świecenia elementów diodowych musi zmieniać się automatycznie w zależności od aktualnie panujących warunków atmosferycznych i oświetleniowych. 9. Sterowanie treścią tablic musi być realizowane z niezależnego komputera pokładowego systemu informacji pasażerskiej, umożliwiającego zaprogramowanie, co najmniej 250 linii z nazwami końcówek, przebiegiem linii i nazwami przystanków pośrednich oraz 20 napisów specjalnych. Obsługa komputera powinna odbywać się za pośrednictwem kolorowego ekranu dotykowego o przekątnej minimum 10”. Transfer danych do komputera winien odbywać się za pomocą modemu GSM lub zewnętrznego nośnika danych przyłączanego do komputera za pomocą łącza USB. 10. Tablice muszą być tak zabudowane, aby uniemożliwić podczas jazdy zaparowanie szyb osłaniających tablicę. 11. Wraz z autobusami wykonawca dostarczy oprogramowanie, współpracujące z ogólnie dostępnym oprogramowaniem systemowym (np. Windows 10/11 lub Linux) umożliwiające przygotowanie treści informacji wyświetlanych przez tablice informacyjne. |  |
| 7.3.1. | System informacji pasażerskiej - wewnętrznej | 1. 2 szt. monitorów wewnętrznych – w postaci kolorowego ekranu LCD lub LED o przekątnej min 21” i rozdzielczości minimum FullHD (1920x1080 px), przeznaczona do wyświetlania informacji zawierającej: 2. logo przewoźnika i logo organizatora ptz, 3. numer linii, 4. nazwę przystanku docelowego, 5. aktualny czas, 6. temperaturę zewnętrzną powietrza i temperaturę panująca w przestrzeni pasażerskiej, 7. dodatkowe pole wyświetlające informację o zgłoszeniu przez pasażera konieczność zatrzymania autobusu na przystanku na żądanie. 8. Monitor musi być zamontowany poprzecznie do osi pojazdu, tuż za I drzwiami, w taki sposób, aby poręcze i inne elementy konstrukcyjne nie zasłaniały przekazywanych treści. W przypadku autobusu bez niskiej podłogi dopuszcza się montaż monitora na tylnej ścianie kabiny kierowcy. 9. Konstrukcja tablicy musi umożliwiać emisję danych tekstowych i graficznych na wydzielonym polu reklamowym w sposób ciągły, niezależnie od pozostałych informacji. 10. Przekazywanie danych informacyjno – reklamowych do tablicy poprzez USB. 11. Sterowanie treścią tablic musi być realizowane automatycznie, bez udziału kierowcy. Nazwa przystanku musi być określana poprzez system GPS/GSM, natomiast nr linii i nazwa przystanku docelowego ze sterownika, sterującego pracą tablic kierunkowych zewnętrznych. 12. Wraz z autobusami wykonawca dostarczy oprogramowanie, współpracujące z ogólnie dostępnym oprogramowaniem systemowym (np. Windows 10/11 lub Linux) umożliwiające przygotowanie treści informacji i treści reklamowych wyświetlanych przez tablicę informacyjną. 13. Oprogramowanie do tworzenia zawartości tablic musi posiadać możliwość łatwego importowania plików CSV z danymi /linii/kursów/przystanków. |  |
| 7.4. | System biletowy | 1. W kabinie kierowcy należy zainstalować bileterkę autobusową wraz z szufladą na pieniądze oraz z podstawą do terminala, będącą specjalizowaną kasą rejestrującą, dopuszczoną do obrotu przez Ministerstwo Finansów, umożliwiającą ewidencję dopłat do ustawowych biletów ulgowych, kompatybilną z system biletowym eksploatowanym przez operatora wskazanego przez zamawiającego. 2. Bileterka musi być wyposażona w pamięć fiskalną o pojemności co najmniej 2 000 raportów oraz umożliwiającą gromadzenie elektronicznej kopii kopi sprzedanych biletów wystarczającą na 5 lat. 3. Bileterka musi być wyposażona w ekran dotykowy umożliwiającą wybór sprzedawanego biletu, rodzaju ulgi lub obsługiwanej trasy. 4. Bileterka musi być dostosowana do obsługi zarówno taryfy odległościowej, jak i strefowej. 5. Sterowanie bileterką za pomocą kolorowego ekranu o przekątnej nie mniejszej niż 7” z regulacją kontrastu i podświetlenia automatycznie dopasowującego się do oświetlenia zewnętrznego. 6. Bileterka musi być zintegrowana z drukarką termiczną, umożliwiającej wydruk biletu o szerokości nie mniejszej niż 55 mm, charakteryzującą się szybkością drukowania nie mniejszą niż 100 mm/s i wyposażoną w automatyczny obcinacz papieru. 7. Bileterka musi być połączona z: 8. czytnikiem okresowych biletów elektronicznych w standardzie mifare, z możliwością obsługi innych formatów karty np. MIFARE DESFire, 9. czytnikiem kodów QR służącym do odczytu kodów z legitymacji, uprawniających do ulg ustawowych lub odczytu kodów z biletów sprzedanych w innych kanałach sprzedaży w celu ich weryfikacji i rejestracji, 10. modułem rozszerzonej komunikacji, umożliwiającej podłączenie terminali płatniczych używanych przez operatora, wskazanego przez zamawiającego, 11. dodatkowym wyświetlaczem dla pasażera. 12. Dane rejestrowane przez bileterkę muszą mieć możliwość zapisu na kartach pamięci (kierowców) i opcjonalnie być przekazywane do systemu operatora, wskazanego przez zamawiającego za pośrednictwem WiFi/GSM. |  |
| 7.6. | Instalacja nagłośnienia przestrzeni pasażerskiej | Wyposażona w minimum 6 głośników, zapewniających jednorodny poziom natężenia dźwięku w przestrzeni pasażerskiej:   1. połączona z mikrofonem, umieszczonym na statywie („gęsia szyjka”), umożliwiającym wygłaszanie komunikatów przez kierowców, 2. połączona z dodatkowym mikrofonem, umożliwiającym wygłaszanie komunikatów przez pilota lub opiekuna grupy, 3. posiadająca dodatkowe wejście audio w celu przesłania informacji głosowej o przyjeździe na przystanek. |  |
| 7.7. | System monitoringu wizyjnego wnętrza | System winien składać się z co najmniej 5 kamer śledzących obraz wnętrza pojazdu oraz przestrzeni przed pojazdem, mikrofonu, wyświetlacza LCD umieszczonego w kabinie kierowcy oraz cyfrowego rejestratora wewnętrznego. System zabudowany w pojeździe musi charakteryzować się następującymi parametrami:   1. kamery wewnętrzne mają za zadanie monitoring całej przestrzeni pasażerskiej autobusu oraz drogi przez pojazdem; System musi obejmować 5 takich kamer, z których jedna rejestruje obszar w kabinie kierowcy i sąsiedztwie drzwi kabiny kierowcy i współpracuje z dodatkowym mikrofonem rejestrującym rozmowy kierowcy z pasażerem. W przedniej części pojazdu musi być zamontowana kamera, rejestrująca sytuację drogową przed pojazdem. Miejsce montażu pozostałych kamer do uzgodnienia z zamawiającym. Wszystkie kamery muszą mieć rozdzielczość co najmniej 1.3 MPix (min. 1280x 960) przy 15 kl./s w kompresji H.265 oraz być wyposażone w przetwornik obrazu 1/3" i zintegrowany obiektyw o stałej ogniskowej w przedziale od min. 2.1 do 2.8 mm. Zakres temperatur pracy od 0 do +50 stopni C, 2. kamery rejestrujące obraz w kolorze muszą być wytrzymałe i niezawodne oraz dostarczać obraz wysokiej jakości i dostosowywać się do zmieniającego się natężenia światła, 3. kamery muszą być odporne na wibracje, 4. obraz z kamer przekazywany jest do rejestratora, zlokalizowanego w kabinie kierowcy, 5. kolorowy, dotykowy monitor (wyświetlacz LCD typu TFT) o przekątnej co najmniej 8”, zamontowany w kabinie kierowcy powinien umożliwiać stały podgląd obrazu z kamer, w różnych konfiguracjach (np. obraz z pojedynczej kamery, obraz z wielu kamer itp.), 6. monitor musi być tak zamontowany w kabinie kierowcy, aby miał możliwość płynnej regulacji w pionie i poziomie, 7. monitor musi pełnić funkcję panelu informacyjnego przekazującego kierowcy o błędach i awariach systemu monitoringu jak np. brak nagrywania itp., 8. system powinien posiadać zabezpieczenie zapisanych danych przed utratą spowodowaną przerwami w zasilaniu oraz podtrzymywanie zasilania przez 30 minut - zapis powinien zostać automatycznie wznowiony po przywróceniu zasilania, 9. system musi posiadać możliwość podłączenia dysku rejestratora za pomocą stacji dokującej, podłączonej do komputera PC przy pomocy złącza USB w celu przeglądania nagranego materiału i przesyłania go na dysk twardy komputera PC; 10. na zarejestrowanym materiale musi znaleźć się informacja otrzymana z komputera pokładowego, zawierająca następujące dane: 11. data, 12. dokładny czas (gg:mm), 13. kierunek linii, 14. przystanek, 15. numer autobusu, 16. rejestrator powinien umożliwiać cyfrową rejestrację sygnału wideo z możliwością rejestracji dźwięku i jednoczesnego przeglądania obrazu zarejestrowanego. Powinien umożliwiać zapis ciągły i być odporny na zawieszanie się systemu. Rejestrator powinien odznaczać się solidną konstrukcją, być łatwy w montażu oraz odporny na uszkodzenia mechaniczne oraz wstrząsy charakterystyczne dla pojazdów, 17. urządzenie powinno być wyposażone w dyski twarde. Możliwa powinna być szybka wymiana dysków. Musi istnieć możliwość nagrywania w trybie alarmowym. Nagrania alarmowe nie mogą zostać nadpisane do momentu ich fizycznego zgrania do systemu, 18. rejestrator musi mieć możliwość zamontowania jednocześnie 6 dysków twardych o pojemności minimum 1 TB każdy. Jeden dysk musi umożliwić rejestrację obrazu z min. 14 dni pracy pojazdu przy zastosowaniu kompresji obrazu. Urządzenie powinno posiadać przyjazne w obsłudze menu z rozbudowaną opcją wyszukiwania i przeglądania nagrań. Oprogramowanie w języku polskim, pracujące w środowisku Windows 10/11 lub Linuxr Rejestrator musi umożliwiać nagrywanie ciągłe w rozdzielczości min. 1280 x 960, min. 15 kl/s dla każdej kamery; Musi być możliwość konfiguracji nagrywania dla poszczególnych kamer, 19. rejestrator musi być wyposażony w obudowę bezwentylatorową, wbudowany układ stabilizacji temperatury i w minimum 4 wejścia USB, w tym 2 wejścia USB 3.0, 1 port Ethernet i 1 szt. HDMI oraz funkcję nagrywania w redundancji oraz geolokalizację pojazdów na mapie, 20. rejestrator musi być zasilany z pokładowej instalacji elektrycznej i prawidłowo pracować w zakresie temperatur od 0°C do + 50°C. Start systemu do pełnej funkcjonalności nie może być dłuższy niż 2 minuty, 21. format zapisu: MP4 z funkcją możliwości zabezpieczenie zapisanego obrazu przed modyfikacją, 22. aktualizacja oprogramowania systemowego w pojeździe poprzez USB oraz GSM, 23. system musi posiadać możliwość przesyłu danych drogą bezprzewodową (WiFi 5Ghz). Wykonawca dostarczy do tego niezbędną infrastrukturę serwerową i antenową, zainstalowaną w bazie operatora, wskazanego przez zamawiającego, 24. system musi posiadać możliwość zdalnego podglądu obrazu z wybranej kamery w pomieszczeniu dyspozytorni operatora wskazanego przez zamawiającego, 25. wraz z pojazdami, wykonawca jest zobowiązany dostarczyć oprogramowanie w j. polskim, umożliwiające przeglądanie i archiwizację zapisanych danych w formacie MP4, z funkcją zabezpieczenia materiału przed jakąkolwiek modyfikacją, 26. zamawiający wymaga, aby oprogramowanie służące do przeglądania i analizy zapisanego materiału było zbudowane i użytkowane w technologii webowej (system raportujący, przygotowanie danych, zamawianie nagrań dla potrzeb zamawiającego, policji lub innych służb porządkowych). Nie dopuszcza się osobnych aplikacji desktopowych, 27. przekazywanie plików zarejestrowanych przez system monitoringu nie może być związane z jakimikolwiek ograniczeniami licencyjnymi. System monitoringu powinien przekazywać nagrania kompatybilne z dostarczonym oprogramowaniem umożliwiającym m.in. 28. przeglądanie zapisanych materiałów według różnych kryteriów: daty, godziny, numeru kamery, wybranego przedziału czasu, 29. zmianę układu ekranu umożliwiającą oglądanie obrazu z pojedynczej kamery, jak i ze wszystkich kamer jednocześnie, 30. przewijanie obrazu do przodu lub do tyłu z różnymi prędkościami, 31. zatrzymanie obrazu i jego wydruk, 32. zapisanie obrazu w formie pliku. |  |
| 7.9. | Urządzenie umożliwiające dostęp do internetu przez pasażerów; | 1. Na ścianach bocznych należy zabudować ładowarki USB typu A i C do urządzeń mobilnych w ilości co najmniej 6 szt. na pojazd. 2. Dodatkowo każdy autobusu musi być wyposażony w router, zapewniający bezprzewodowo podłączenie do internetu telefonów komórkowych lub tabletów. 3. Wbudowany modem GSM, wraz z zewnętrzną anteną GSM, pozwalający na pracę w standardach LTE, HSPA+, 5G, EDGE GPRS w zależności od dostępności technologii w danym miejscu - kartę SIM do modemu zapewnia i dostarcza wykonawca. |  |
| 8. | Wyposażenie dodatkowe do każdego autobusu | 1. Dwie sześciokilogramowe gaśnice. 2. Trójkąt ostrzegawczy. 3. Apteczka. 4. Kliny podkładowe pod koła (2 szt.). 5. Dwie kamizelki ostrzegawcze. 6. Latarka ręczna led dla kierowcy (z bateriami w komplecie). 7. Trzy komplety kluczy: 8. do rygli okiennych, 9. do włazów 10. do klap wewnętrznych. 11. Narzędzie (1 szt./pojazd) do otwarcia ręcznie rozkładanej pochylni (platformy) przedłużane, z solidną rękojeścią. 12. Zaczepy holownicze - przód i tył. |  |
| 9. | Szkolenia | 1. Wykonawca zapewni przeszkolenie co najmniej 6 pracowników zaplecza technicznego w zakresie obsługi i napraw autobusów i co najmniej po 1 kierowcy na 1 dostarczany autobus w zakresie eksploatacji i użytkowania. 2. Wykonawca udzieli operatorowi, Spółce PKS w Słupsku, wewnętrznej autoryzacji na obsługi i naprawy pojazdów na podstawie umowy serwisowej. 3. Wykonawca dostarczy operatorowi, Spółce PKS w Słupsku, kompletne oprogramowanie komputerowe umożliwiające pełną diagnostykę autobusu i zamontowanych podzespołów. 4. Wykonawca dostarczy operatorowi, Spółce PKS w Słupsku, wszystkie niezbędne specjalistyczne narzędzia do naprawy danego typu pojazdu. |  |

**Wymagania dotyczące odbioru autobusów**

1. Odbiór autobusów nastąpi w siedzibie operatora na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych zgodnie z terminami określonymi w SWZ oraz w umowie.

Adres dostawy:

Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku S.A.

76-200 SŁUPSK, ul. Piłsudskiego 74

1. Przekazywanie autobusów zamawiającemu będzie odbywać się wyłącznie w dni robocze, w godzinach od 8:00 do 14:00 (od poniedziałku do piątku). Wykonawca jest zobowiązany poinformować zamawiającego (drogą elektroniczną) o terminie przekazania, co najmniej 2 dni robocze przed planowanym terminem.
2. Ewentualne wady i usterki autobusu stwierdzone przy odbiorze, usuwane będą przez wykonawcę w terminie wyznaczonym przez zamawiającego. Stwierdzenie wad lub usterek wstrzymuje końcowy odbiór autobusu, do czasu usunięcia tych wad lub usterek.
3. Dostawa przedmiotu zamówienia zostanie uznana za zrealizowaną w momencie podpisania przez zamawiającego ostatniego z dokumentów zdawczo-odbiorczych w terminach wskazanych w SWZ stwierdzającego kompletność i zgodność autobusów z ofertą wykonawcy, po przeprowadzeniu ich oceny technicznej i potwierdzeniu zgodności z opisem technicznym.
4. Wykonawca zobowiązuje się dostarczyć autobusy pod wskazany adres na własny koszt i własne ryzyko.
5. Wykonawca wraz z protokołami odbioru przekaże pełną dokumentację techniczno-eksploatacyjną autobusu w języku polskim, w tym co najmniej:
6. wszystkie wymagane prawem dokumenty, dopuszczające rejestrację oferowanych autobusu i jego eksploatację w Polsce (w tym: kartę pojazdu, świadectwo homologacji – w formie oryginału lub kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem),
7. instrukcję obsługi w postaci lub formie elektronicznej,
8. książkę gwarancyjną,
9. aktualny katalog części zamiennych w języku polskim w postaci lub formie elektronicznej online.
10. Wykonawca zobowiązuje się do zabezpieczenia dostępności części zamiennych przez okres co najmniej 12 lat.
11. W przypadku, gdy pojazd ma jakiekolwiek wady lub jest niezgodny z warunkami i wymaganiami ustalonymi w SWZ, zamawiający odmówi odbioru pojazdu oraz wyznaczy wykonawcy termin na usunięcie przez wykonawcę wad i braków w terminie, nie dłuższym niż 20 dni. Po bezskutecznym upływie wyznaczonego terminu zamawiający ma prawo odstąpić od umowy w całości.
12. Ewentualne wady i usterki autobusu stwierdzone przy odbiorze, usuwane będą przez wykonawcę w terminie wyznaczonym przez zamawiającego. Stwierdzenie wad lub usterek wstrzymuje końcowy odbiór autobusu, do czasu usunięcia tych wad lub usterek.