

Opis techniczny

autobus miejski, niskowejściowy, klasy MINI

z silnikiem o poziomie emisji spalin EURO 6

I. Przedmiot zamówienia .

Fabrycznie nowy autobus miejski, niskowejściowy, klasy mini, przystosowany do przewozu osób, w tym osób niepełnosprawnych, wyposażony w dodatkowe systemy podnoszące użyteczność transportu publicznego oraz bezpieczeństwo ruchu drogowego.

II. Wymagania dotyczące spełnienia przepisów.

1. Autobus powinien spełniać wszystkie wymagania określone przez polskie przepisy i normy oraz być bezwarunkowo dopuszczony do ruchu na polskich drogach publicznych.
2. Posiadać aktualne „Świadectwo homologacji pojazdu” lub Świadectwo Zgodności WE. Do oferty należy dołączyć wyciąg ze świadectwa homologacji lub odpis Świadectwa Zgodności.
3. Posiadać silnik spełniający poziom emisji spalin EURO VI potwierdzony świadectwem homologacji lub świadectwem zgodności WE.
4. Nie może być pojazdem prototypowym w zakresie marki, modelu, typu i długości.

Nazwa i kod CPV

Autobusy transportu publicznego - 34121100- 2
Elektroniczne tablice informacyjne - 48813100 -1
Systemy informacji pasażerskiej - 48813000- 0

III. Wymagania techniczne autobusu.

Lp	Podzespoły, elementy wyposażenie.	Opis parametrów technicznych. Wymagania Zamawiającego dotyczące pojazdu.	Potwierdzenie przez Wykonawcę spełnienia postawionych wymagań, opis oferowanych zespołów, urządzeń, wyposażenia, oprogramowania .
1	Wymiary zewnętrzne autobusu oraz pojemność	Długość 7,00 – 8,00 m Szerokość minimum – 2,00 m Ilość miejsc siedzących – minimum 14.	

		Ilość miejsc stojących - minimum 20 Miejsce na wózek inwalidzki.	
2	Konstrukcja nadwozia	Szkielet wykonany z profili stalowych zabezpieczonych antykorozyjnie. Poszycie zewnętrzne-blachy aluminiowe oraz elementy z tworzywa sztucznego. Poszycie zewnętrzne izolowane termicznie i akustycznie. Zderzaki wydzielone ze ściany pojazdu.	
3	Silnik	Fabrycznie nowy. Wysokoprężny. Moc minimum 120 kW. Poziom emisji spalin Euro 6.	
4	Skrzynia biegów	Manualna z retarderem .	
5	Oś przednia	Zawieszenie mechaniczne, niezależne.	
6	Oś tylna	Zawieszenie pneumatyczne.	
7	Koła i ogumienie	Opony bezdętkowe, fabrycznie nowe + koło zapasowe o tych samych parametrach i tej samej marki co opony w które jest wyposażony pojazd.	
8	Układ kierowniczy	Przekładnia kierownicza ze wspomaganiem hydraulicznym.	
9	Układ hamulcowy	Hydrauliczny, dwuobwodowy, przód i tył tarczowy, wyposażony w układ ABS i ASR + hamulec postojowy.	
10	Układ elektryczny	Napięcie 12 V. Alternator, akumulator min 100 Ah.	
11	Podłoga spełniająca kryteria autobusu niskopodłogowego	Niska w świetle tylnych drzwi umożliwiająca swobodny wjazd i wyjazd wózków i ich postój.	

		Dopuszczalna płaska podłoga na całej długości autobusu bez progów poprzecznych oraz progów wejściowych. Mechanicznie rozkładana rampa wbudowana w podłogę umożliwiającą wjazd i wyjazd wózków przez drzwi tylne. Podłoga wykonana z wodoodpornego materiału z zabezpieczeniem antykorozyjnym. Podłoga pokryta wykładziną antypoślizgową zawijaną na ściany boczne w przestrzeni drzwi wejściowych w kolorze żółtym. Krawędzie w drzwiach, progach, podestach, w platformie wjazdowej zabezpieczone odpornymi na ścieranie i korozję listwami. Stopnie schodów pokryte metalowymi nakładkami ze stali nierdzewnej. Stopnie wejściowe przy przednich drzwiach oświetlane automatycznie po otwarciu drzwi. Wyjście tylne oświetlane automatycznie po otwarciu drzwi.	
12	Drzwi	Przednie jedno lub dwuskrzydłowe, tylne dwuskrzydłowe, elektrycznie otwierane ze stanowiska kierowcy z rewersem przy zamykaniu.	
13	Siedzenia	Typu miejskiego, z miękką wkładką tapicerowaną. Minimum 14 sztuk + 2 sztuki uchylne.	
14	Okna	Podgrzewane szyby boczne umożliwiające widoczność w lusterku bocznym pojazdu z pozycji kierowcy. Okna boczne, część otwieranych.	

15	<i>Wentylacja</i>	Naturalna przez okna oraz wentrytrzniki dachowe. Wymuszona przez wentylatory nadmuchowo-wyciagowe.	
16	<i>Ogrzewanie</i>	Konwektorowe niezalezne od pracy silnika. Minimum 3 wymienniki ciepla. Nagrzewnica w kabinie kierowcy. Termiczna izolacja rur ukladu ogrzewania.	
17	<i>Urządzenia elektronicznej informacji pasażerskiej i kasowania biletów najnowszej generacji</i>	1. Tablice informacyjne Do wyświetlania informacji Zamawiający oczekuje zainstalowania elektronicznych tablic LED. Panele wyświetlające powinny być wykonane z matryc diodowych w technologii SMD w oparciu o diody wysokiej jasności z układami automatycznej regulacji natężenia świecenia w zależności od warunków oświetlenia zewnętrznego. Obudowa tablic powinna być zabezpieczona powłoką lakierniczą o wysokiej twardości. 1.1 Tablice do wyświetlania informacji na zewnątrz pojazdu 1.1.1 Tablica przednia - ilość wierszy: 16 - ilość kolumn: 112 - raster: 9x10 mm (wysokość/szerokość) - napięcie zasilania: 24V DC - jasność max: >5000 cd/m² - zakres temperatury pracy: -30°C ÷ +55°C - kolor wyświetlania: bursztynowy 1.1.2 Tablica boczna - ilość wierszy: 16 - ilość kolumn: 84 - raster: 9x10 mm (wysokość/szerokość) - napięcie zasilania: 24V DC - jasność max: >5000 cd/m² - zakres temperatury pracy: -30°C ÷ +55°C - kolor wyświetlania: bursztynowy 1.1.3 Tablica tylna	

- ilość wierszy: 16
 - ilość kolumn: 28
 - raster: 9x10 mm
(wysokość/szerokość)
 - napięcie zasilania: 24V DC
 - jasność max: >5000 cd/m²
 - zakres temperatury pracy: -30°C
÷ +55°C
 - kolor wyświetlania: bursztynowy
- 1.2 Tablica do wyświetlania informacji wewnątrz pojazdu
- ilość wierszy: 16
 - ilość kolumn: 120
 - raster: 6x6 mm
 - napięcie zasilania: 24V DC
 - jasność max: 500 cd/m²
 - zakres temperatury pracy: -30°C
÷ +55°C
 - kolor wyświetlania: czerwony

2. Kasowniki elektroniczne – 2 sztuki.

Parametry i wymagania techniczne kasowników biletowych:

- drukowanie: drukarka igłowa o dużej niezawodności i układ mechanicznego niszczenia (przekłuwania) biletu
- sterowanie: złącze RS-485
- funkcje: blokowanie uruchamiania ze sterownika
- wyświetlacz: 2x16 znakowy
wyświetlacz LCD
- napięcie zasilania: 24 V +/-30%
- maksymalna ilość drukowanych znaków: 16
- długość biletu: 70 mm
- szerokość biletu: 28-45 mm

3. Sterownik tablic i kasowników

Komputer pokładowy sterujący systemem informacji pasażerskiej powinien umożliwiać ustawienie informacji na tablicach informacyjnych poprzez panel sterujący wyposażony w klawiaturę z wyświetlaczem oraz sterowanie kasownikami.

Zamawiający oczekuje możliwości ręcznego programowania

		komputera pokładowego w zakresie wprowadzania linii dojazdowych. Sterownik powinien umożliwiać blokadę kasowników. Minimalne parametry techniczne: - nominalne napięcie zasilania: 24V +/-30% - maksymalny pobór mocy: 10W - Interfejs IrDA do 115 kB/s - Interfejs RS-485 do 360 kB/s - obudowa z ABS	
18	Wposażenie przestrzeni pasażerskiej	Poręcze pionowe i poziome sufitowe do trzymania się osób podróżujących na stojąco malowane w kolorze żółtym . Poręcze zamontowane po obydwu stronach przy drzwiach wejściowych ułatwiające wsiadanie i wysiadanie. Platforma najazdowa dla wózka inwalidzkiego w drzwiach tylnych-mechaniczna. Stanowisko do mocowania wózka inwalidzkiego z przyciskiem informującym o zamiarze wysiadania. Poszycie wewnętrzne ścian i sufitu wykonane z płyty lakierowanej, wodoodpornej.	
19	Wposażenie stanowiska kierowcy	• Kabina kierowcy typu zamkniętego lub półotwartego. • Siedzenie kierowcy w pełni regulowane. • Nagrzewnica. • Tablice elementów kontrolno-sterujących, • Tablica w obudowie na kokpicie powinna zawierać: - prędkościomierz elektroniczny, - obrotomierz, • instalację do podłączenia radiotelefonu, • radio. • Wyposażenie dodatkowe.	

		• Podkładka pod rozkład jazdy z oświetleniem • zasłona szyby kabiny kierowcy, • wieszak ubraniowy, • osłona przeciwsłoneczna szyby przedniej z regulacją położenia, • osłona przeciwsłoneczna okna bocznego kierowcy z regulacją położenia, • lusterko wewnętrzne, • schowek na rzeczy osobiste, • apteczka, • kaseta na pieniądze i bilety.	
20	Kolorystyka zewnętrzna	malowanie emaliami akrylowymi zgodnie ze wzorem zamawiającego.	
21	System łączności alarmowej z lokalizacją pojazdu	1. Łączność alarmowa. 1.1. Funkcjonalność System powinien umożliwiać nawiązanie łączności głosowej pomiędzy kierowcą autobusu a dyspozytorem poprzez wysłanie w postaci transmisji GPRS informacji do dyspozytora. Dyspozytor w odpowiedzi na otrzymany komunikat będzie nawiązywał połączenie głosowe z poziomu aplikacji dyspozytorskiej. System musi wysyłać cyklicznie informacje o położeniu pojazdu, które będą rejestrowane w bazie danych. 1.2. Wyposażenie W skład urządzenia systemowego w pojazdach wchodzi następujące elementy: 1.2.1. Moduł z zintegrowanym systemem zasilania awaryjnego, 1.2.2. Pulpit sterowniczy z zintegrowanym mikrofonem, 1.2.3. Antena GSM, 1.2.4. Antena GPS, 1.2.5. Głośnik,	

		1.2.6. Wzmacniacz do zewnętrznego systemu głośno mówiącego. Urządzenie powinno być podłączane do instalacji pojazdu przy pomocy standardowych złącz, tak aby była możliwa łatwa wymiana w przypadku konserwacji, awarii czy tymczasowego wymontowania urządzenia. Urządzenie powinno być uruchamiane przez centralny włącznik zasilania autobusu oraz przystosowane do pracy przy napięciu znamionowym +24V, z uwzględnieniem zmian tego napięcia w graniach +16V...+36 V. Urządzenie powinno posiadać funkcję autodiagnostyki poprawnej pracy, w tym kontroli łączności fonicznej (np. dostępności sygnału GSM) 1.3. Pulpit Pulpit musi być wyposażony w: 1.3.1. przycisk alarmowy 1.3.2. przycisk zwykły 1.3.3. potencjometr 1.3.4. mikrofon 1.3.5. diodę (diody) - podświetlenie w kolorze zielonym informujące o statusie rozmowy w trybie zwykłym 1.3.6. diodę (diody) - podświetlenie w kolorze czerwonym informujące o statusie rozmowy w trybie alarmowym 1.4. Głośnik Minimalna moc 5W. Głośnik powinien mieć możliwość zewnętrznej regulacji poziomu dźwięku. Modyfikacja głośności fonii powinna być możliwa poprzez	
--	--	---	--

ustawienie głośności pokrętkiem
znajdującym się na pulpicie

Miejsce zamontowania głośnika
powinno zapewniać dobrą słyszalność
i nie utrudniać pracy kierowcy.

Obudowa metalowa lub z ABS
niepalnego

1.5. Moduł główny

Musi posiadać złącze do:

- 1.5.1. mikrofonu,
- 1.5.2. głośnika,
- 1.5.3. pulpitu,
- 1.5.4. anteny GSM,
- 1.5.5. anteny GPS.

Musi posiadać wbudowany
akumulator, tak aby w
przypadku braku zasilaniu
można było korzystać z
systemu przez minimum 20
minut po zaniku zasilania
głównego. Akumulator musi
być ładowany automatycznie
podczas kiedy moduł działa na
zasilaniu głównym z pojazdu.

Obudowa metalowa lub z ABS
niepalnego.

1.6. Parametry techniczne i wytrzymałość urządzeń:

- 1.6.1. zakres temperatur pracy
– co najmniej -20 °C
...+60 °C
- 1.6.2. odporność na wibracje
charakterystyczne dla
pracy w pojeździe
- 1.6.3. MTTR do 24 godzin

1.7. Montaż

Miejsce zamontowania urządzenia,
panelu sterującego z przyciskami
powinno być dostosowane do
technicznych cech danego typu

		pojazdu oraz zapewniać ergonomię pracy kierowcy. Urządzenia powinny być fabrycznie nowe i posiadać niezbędne wyposażenie oraz dokumentację techniczno-eksploatacyjną. 1.8. Nawiązywanie połączenia Sprawność urządzenia będzie sygnalizowana na pulpicie. Do nawiązania rozmowy kierowcy pojazdu z Centralą służą przyciski alarmowy i zwykły dla dwóch wariantów żądania rozmowy, Zabudowa mikrofonu powinna umożliwiać dobrą słyszalność kierowcy Obudowa powinna być metalowa lub z ABS niepalnego 1.9. Nawiązanie rozmowy w trybie wezwania Kierowca jest informowany o wysyłaniu żądania rozmowy przez sygnał świetlny na pulpicie. Centrala otrzymuje informację o żądaniu rozmowy przez kierowcę. Dyspozytor Centrali „dzwoni” do kierowcy. Nawiązanie połączenia sygnalizowane jest na pulpicie sygnałem świetlnym Zakończenie rozmowy przez dyspozytora sygnalizowane jest na pulpicie wygaszeniem sygnału świetlnego 1.10. Nawiązanie rozmowy w trybie alarmowym	
--	--	---	--

		Przyciśnięcie odpowiedniego przycisku przez kierowcę. Kierowca jest informowany o wysyłaniu żądania rozmowy przez sygnał świetlny na pulpicie. Centrala otrzymuje informację o żądaniu rozmowy przez kierowcę i nawiązywane jest automatyczne połączenie z chwilą zestawienia połączenia z Centralą, tzn. następuje automatyczny nasłuch kabiny kierowcy z Centralą Nawiązanie połączenia sygnalizowane jest na pulpicie sygnałem świetlnym Przy pomocy głośnika dyspozytor nawiązuje rozmowę z kierowcą, kierowca rozmawia z dyspozytorem bez odrywania rąk od kierownicy Zakończenie rozmowy przez dyspozytora sygnalizowane jest na pulpicie wygaszeniem sygnału świetlnego. Przy nawiązaniu rozmowy przez Centralę urządzenie zgłasza się automatycznie, bez udziału kierowcy. 2. Lokalizacja pojazdu 2.1. Wykaz sprzętu zainstalowanego w pojazdach: 2.1.1. komputer pokładowy umożliwiający rejestrację zdarzeń: pozycja GPS pojazdu, wejście/wyjście pasażerów (dane z czujników ruchu zainstalowanych nad drzwiami), rejestracja zdarzeń otwarcia/zamknięcia klapy wlewu paliwa, zdarzenia z panelu sterującego oraz	
--	--	--	--

		zestawienie połączenia dyspozytor-pojazd z wykorzystaniem sieci GSM: 2.1.2. Komputer pokładowy zawiera: 2.1.3. modem GPRS pozwalający na transmisję monitorowanych danych do serwera poprzez sieć telefonii komórkowej, 2.1.4. rejestrator GPS umożliwiający identyfikację pojazdu w czasie rzeczywistym, 2.1.5. system autonomicznego wewnętrznego zasilania awaryjnego. 2.2. Opis funkcjonalności systemu lokalizacji pojazdów i rejestracji zdarzeń: Położenie pojazdu powinno być określane w sposób ciągły w trybie lokalizacji GPS z dokładnością nie mniejszą niż 20 m. Wszystkie rejestrowane zdarzenia powinny zawierać numer pojazdu, dla którego zarejestrowano zdarzenie, datę i czas zdarzenia, pozycję GPS). Pozycje pojazdu powinny być rejestrowane z częstotliwością co 15 sekund natomiast inne zdarzenia powinny być rejestrowane w czasie ich wystąpienia. System powinien zapewniać nieprzerwaną rejestrację sygnału z czujników przy zaniku sygnału GPS. System powinien zapewniać wysyłanie zarejestrowanych zdarzeń w czasie rzeczywistym (po zarejestrowaniu zdarzenia) do serwera wskazanego przez Zamawiającego za pomocą modemu GPRS. W przypadku braku łączności GPRS dane powinny być przechowywane w pamięci rejestratora i wysłane do serwera wykonawcy zaraz po uzyskaniu połączenia.	
--	--	--	--

		Wskaźnik LED powinien informować o stanie systemu w sposób umożliwiający rozróżnienie dwóch stanów: • stanu oznaczającego prawidłowe działanie systemu (nie było prób nieautoryzowanego otwarcia), • stanu oznaczającego zarejestrowanie przynajmniej jednego przypadku otwarcia drzwi bez użycia klucza. Moduł sterujący pośredniczący w wymianie danych między czytnikiem i oprogramowaniem oraz komputerem pokładowym powinien być podłączony do systemu zasilania awaryjnego umożliwiającego rozbicie systemu nawet przy zaniku napięcia zasilającego. Autoryzowane otwarcie klapy wlewu paliwa polegało będzie na włożeniu klucza elektronicznego. Wyjęcie klucza automatycznie uzbroi system. Przed każdym otwarciem klapy trzeba włożyć klucz. Prawidłowe włożenie klucza powinno być sygnalizowane sygnałem dźwiękowym. Odczytanie danych ze sterownika powinno być możliwe dzięki aplikacji serwisowej i połączeniu do komputera za pomocą przewodu. System powinien umożliwiać import zarejestrowanych zdarzeń: • data, czas i osoba która otwierała schowek lub data, czas nieautoryzowanego otwarcia oraz • data, czas zamknięcia schowka • Dane ewidencyjne pojazdu (numer taborowy)	
--	--	---	--

		Minimalna ilość buforowanych zdarzeń nie może być mniejsza niż 200.	
22	System elektronicznej kontroli otwarcia klapy wlewu paliwa	1. Elementy systemu: • czujnik otwarcia klapy wlewu paliwa, • gniazdo do klucza elektronicznego z sygnalizacją LED, • jednostka centralna, 2. Wymagania ogólne System powinien wyeliminować konieczność plombowania klapy wlewu paliwa. Główne zadania systemu to: • rejestracja autoryzowanych i nieautoryzowanych otwarć/zamknięć klapy wlewu paliwa • prezentowanie na bieżąco oraz w zadanym okresie zdarzeń otwarcia/zamknięcia i wyświetlanie ich w postaci listy oraz w postaci alarmu na mapie. Elektroniczny system dostępu powinien być wyposażony w: • czujnik otwarcia klapy wlewu paliwa, • gniazdo do klucza elektronicznego z sygnalizacją LED, • klucz elektroniczny • jednostka centralna z rejestratorem	2.

		Oprócz tego system powinien umożliwiać poprzez podłączenie do komputera pokładowego rejestrację zdarzeń otwarcia/zamknięcia kłapy wlewu paliwa i wraz z pozycją GPS danego zdarzenia przesłanie tych danych do serwera w czasie rzeczywistym a także prezentację tych danych w systemie dyspozytorskim. System powinien umożliwiać rejestrację min. 2000 zdarzeń i przechowywać je w swojej pamięci. W przypadku braku łączności GPRS lub wyłączonego komputera pokładowego zdarzenia powinny być nadal rejestrowane i wysłane do serwera wykonawcy zaraz po uzyskaniu połączenia. Musi posiadać metalową obudowę odporną na wstrząsy lub upadki. Zdarzenia powinny być zapisywane w buforze typu LIFO (stos). 3. Wymagania techniczne • Urządzenie oraz wszystkie pomocnicze komponenty są montowane w sposób bezpieczny i zabezpieczone przed ingerencją nieuprawnionych osób poprzez utrudniony dostęp do elementów w schowkach/przestrzeni chronionej pojazdu oraz solidny montaż. Zewnętrzna obudowa urządzenia modułu sterującego jest wykonana ze wzmocnionego tworzywa sztucznego zapewniającego odpowiednią wytrzymałość i szczelność oraz ogniotrwałość. • Urządzenie powinno być podłączane do instalacji	
--	--	---	--

		pojazdu przy pomocy standardowych złącz, tak aby była możliwa łatwa wymiana w przypadku konserwacji, awarii czy tymczasowego wymontowania urządzenia. • Urządzenie powinno być podłączone przez centralny włącznik zasilania autobusu oraz przystosowane do pracy przy napięciu znamionowym +24V, z uwzględnieniem zmian tego napięcia w granicach +16V...+36 V. • Miejsce zamontowania Systemu powinno zapewniać łatwy dostęp dla użytkowników i konserwatorów systemu i nie utrudniać pracy kierowcy. • Urządzenie systemu powinno posiadać homologację E20 wydaną przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej lub Exx wydane przez odpowiednie instytucje kraju UE • Wszystkie elementy systemu powinny posiadać umieszczone w widocznym miejscu, czytelne i trwałe oznaczenia identyfikujące i ewidencyjne, numery seryjne produktu. • Urządzenie musi pracować (rejestrować zdarzenia) do 3 miesięcy bez podłączonego zasilania, bazując tylko na wewnętrznej baterii. • Pojemność baterii jaka może być zastosowana, nie może przekroczyć pojemności 1500mAh. Muszą to być ogniwa typu li-on. • Urządzenie powinno umożliwiać podłączenie do komputera pokładowego i rejestrację w czasie rzeczywistym zdarzenia	
--	--	--	--

		otwarcia/zamknięcia klapy wlewu paliwa, wykorzystanego klucza dostępu, pozycji GPS pojazdu, daty i godziny 4. Parametry techniczne wytrzymałości urządzeń: - zakres temperatur pracy – co najmniej -20 °C ...+60 °C - zakres temperatur przechowywania – co najmniej -30 °C ...+70 °C - odporność na wibracje charakterystyczne dla pracy w pojeździe - MTTR do 24 godzin	
24	<i>Wyposażenie zewnętrzne</i>	Według obowiązujących przepisów oraz: - zewnętrzny przycisk otwierania drzwi. - system zabezpieczający klapkę wlewu paliwa.	
25	<i>Pozostałe wyposażenie</i>	Klucz do zmiany kół. Podnośnik przystosowany do masy pojazdu. Kliny pod koła – 2 sztuki Trójkąt ostrzegawczy. Apteczka. Kamizelka odblaskowa. Gaśnice proszkowe – 2 sztuki zabezpieczone przed kradzieżą. Młotki bezpieczeństwa w ilości określonej przez przepisy. Napisy informujące o ilości miejsc siedzących i stojących oraz inne konieczne do oznakowania	

		wewnętrznego i zewnętrznego autobusu.	
26	Warunki gwarancji, naprawy gwarancyjne, dostępność części zamiennych oraz pogwarancyjne usługi serwisowe.	Gwarancja liczona jest od daty odbioru pojazdu przez Zamawiającego. - na całość autobusu co najmniej 36 miesięcy bez limitu kilometrów. - na szkielet kratownicy podwozia co najmniej 120 miesięcy od dnia odbioru. - na zewnętrzne powłoki lakiernicze co najmniej 60 miesięcy. - na perforację nadwozia co najmniej 60 miesięcy. - na zabudowę nadwozia (trwałość konstrukcji i poszycia) co najmniej 120 miesięcy. Wykonawca gwarantuje nieodpłatny serwis w okresie gwarancji, który będzie wykonywany w autoryzowanych punktach serwisowych położonych jak najbliżej siedziby Spółki, ale w odległości nie większej niż 150 kilometrów. Dostępność wszystkich części zamiennych do autobusu przez okres co najmniej 15 lat od dnia odbioru autobusu przez Zamawiającego. Możliwość realizacji usług serwisowych przez okres co	

		Naprawy gwarancyjne Wykonawca zobowiązuje się zrealizować w terminie 7 dni roboczych od dnia zgłoszenia awarii. W przypadku usuwania awarii (w okresie gwarancyjnym) w czasie przekraczającym 30 dni Wykonawca dostarczy nieodpłatnie do siedziby Zamawiającego na czas naprawy autobus zastępczy o parametrach technicznych odpowiadających przedmiotowi umowy. Wykonawca przeszkoli nieodpłatnie wytypowanych pracowników Zamawiającego w zakresie obsługi i eksploatacji przedmiotu zamówienia.	
--	--	---	--

* W kolumnie 4 Wykonawca przedstawi szczegółowy, ujęty w formie listy lub punktów opis oferowanych rozwiązań technicznych lub organizacyjnych w ramach Przedmiotu Zamówienia, podając również dla elementów wyposażenia pojazdu rodzaj rozwiązania, typ, model, producenta. W miejscach w których Zamawiający wskazał przedział lub minimalne parametry wyposażenia pojazdu Wykonawca obowiązany będzie wskazać konkretne parametry jakie posiada zaoferowany pojazd i jego wyposażenie lub jednoznaczne rozwiązania przewidziane w zaoferowanym przez Wykonawcę pojeździe. Opis sporządzony przez Wykonawcę musi być jednoznaczny i zawierać co najmniej informacje o cechach i parametrach zaoferowanego przez Wykonawcę pojazdu, które zostały ujęte w opisie sporządzonym przez Zamawiającego w kolumnie 3 tabeli.

Dostawca wraz z autobusem przekaze Zamawiającemu:

1. Wyciąg ze Świadectwa homologacji autobusu lub wyciąg ze Świadectwa Zgodności WE.
2. Komplet dokumentów niezbędnych do zarejestrowania pojazdu.
3. Książkę gwarancyjną.
4. Wykaz autoryzowanych stacji serwisowych.
5. Pełną dokumentację techniczno- eksploatacyjną autobusu w języku polskim.
6. Instrukcję obsługi.
7. Katalog części zamiennych.
8. Instrukcje obsługi i naprawy systemów w które dodatkowo został wyposażony autobus.

Waldemar Kiciński
PREZES ZARZĄDU
Waldemar Kiciński
 17-07 2014

