

SPECYFIKACJA TECHNICZNA DOTYCZĄCA PRZEDMIOTU
DOSTAWY OBJĘTEJ ZAMÓWIENIEM

1. Wymagania dotyczące przedmiotu zamówienia

- 1.1. Przedmiotem zamówienia jest dostawa 7 szt. fabrycznie nowych, niskopodłogowych, niskoemisyjnych autobusów miejskich klasy Maxi (o długości ok. 12 m.) spełniających wymagania techniczne określone w niniejszej Specyfikacji Technicznej, w tym normę EURO 6. Przedmiotowe autobusy przekazane zostaną przez Zamawiającego Operatorowi – Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu w Żywcu Sp. z o.o. – świadczącemu usługi publiczne w ramach publicznego transportu zbiorowego na rzecz Zamawiającego.
- 1.2. Zakres zamówienia obejmuje wyprodukowanie i dostawę 7 sztuk ww. autobusów wraz z wyposażeniem elektronicznym, wyposażeniem dodatkowym w związku z udzielaną autoryzacją, niezbędnym oprogramowaniem, dokumentacją oraz przeprowadzenie szkoleń na warunkach określonych w niniejszej Specyfikacji Technicznej.
- 1.3. Wszystkie autobusy dostarczone Zamawiającemu stanowiące przedmiot zamówienia mają spełniać następujące wymagania:
 - muszą odpowiadać warunkom zawartym w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 305 z późn. zm.) oraz ustawie z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.) oraz polskim i branżowym normom,
 - muszą posiadać aktualne świadectwo homologacji typu pojazdu WE wydane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1475); świadectwo homologacji musi zostać dołączone do oferty,
 - muszą być identyczne pod względem parametrów technicznych i kompletacji, posiadać tę samą stylizację i kolorystykę, wyposażenie i organizację przestrzeni pasażerskiej,
 - muszą być tej samej marki i tego samego typu,
 - muszą być wyprodukowane przez tego samego producenta,
 - muszą posiadać takie podzespoły danego rodzaju (np. silnik, skrzynia biegów, most napędowy), które we wszystkich pojazdach są identyczne pod względem

parametrów technicznych i kompletacji oraz zostały wyprodukowane przez tego samego producenta,

- muszą być przystosowane do warunków środowiska, w jakich będą eksploatowane, wytrzymywać oddziaływanie warunków klimatycznych, zanieczyszczeń powietrza i zapylenia,
- muszą być odporne na działanie środków używanych do zimowego utrzymania dróg, a także na działanie środków czyszcząco-myjących,
- muszą posiadać powłokę lakierniczą umożliwiającą codzienne mechaniczne mycie,
- powinny charakteryzować się najnowszymi osiągnięciami w dziedzinie technologii, projektowania, gwarantującymi wysoką jakość wykonania, niezawodność w okresie eksploatacji oraz niskie koszty eksploatacji,
- nie mogą być autobusami prototypowymi – z postępowania wyklucza się pojazdy prototypowe sprzedane do krajów UE lub Norwegii lub Szwajcarii w ilości mniejszej niż 20 sztuk (dotyczy marki, modelu, typu i długości oferowanej w niniejszym przetargu).

1.4. Wymagania dotyczące parametrów technicznych autobusów klasy **Maxi**:

Lp.	Cechy, parametry	Wielkość
1.	Długość autobusu Szerokość Wysokość	11,5 m – 12,5 m min. 2,5 m max. 3,3 m
2.	Minimalna liczba miejsc do przewozu pasażerów: Siedzących ogółem	min. 85 28-34, w tym min. 10 bezpośrednio z niskiej podłogi
3.	Silnik	<ul style="list-style-type: none"> • wysokoprężny z bezpośrednim wtryskiem paliwa • o pojemności skokowej od 9 dm³ do 12 dm³ • 6-cio cylindrowy, umiejscowiony z tyłu autobusu • moc netto silnika: minimum 210kW • czystość spalin spełniająca wymagania normy co najmniej EURO VI • system gaszenia pożaru zamontowany w komorze silnika • wyposażony w automatyczny dozownik oleju silnikowego
4.	Skrzynia biegów	<ul style="list-style-type: none"> • automatyczna minimum 4 biegowa ze zintegrowanym retarderem i systemem diagnostycznym z oprogramowaniem dostosowanym do górskiej topografii

5.	Instalacja elektryczna	<ul style="list-style-type: none"> • złącza przewodów i urządzeń czytelnie, numerycznie opisane • złącza i urządzenia (przełączniki, sterowniki, włączniki itp.) w szczelnie zamkniętych schowkach zabezpieczonych przed wilgocią • wiązki przewodów ułożone w szczelnie zamkniętych kanałach lub przewodach zabezpieczających je przed zabrudzeniem i wilgocią w czasie eksploatacji, szczególnie w warunkach zimowych • przedział akumulatorów wyposażony w wózek lub szufladę do akumulatorów, wykonane ze stali nierdzewnych lub zabezpieczone przed korozją np.: tworzywami sztucznymi • trzy lustra zewnętrzne (w tym jedno sferyczne z prawej strony) elektrycznie regulowane (z wyłączeniem lusterka sferycznego) z miejsca pracy kierowcy i elektrycznie podgrzewane • tylne lampy zewnętrzne wykonane w technologii LED • dodatkowe światła przednie do jazdy dziennej • przednie lampy przeciwmgielne
6.	Instalacja pneumatyczna	<ul style="list-style-type: none"> • elementy układu pneumatycznego umieszczone w sposób chroniący je przed zanieczyszczeniami i solą z posypywania dróg • przewody układu pneumatycznego wykonane z materiałów odpornych na korozję • standardowe wyposażenie w odwadniacze, osuszacz, separator cząstek stałych, zabezpieczające przed zamarzaniem w okresie zimowym • zbiorniki sprężonego powietrza wykonane z aluminium • układ winien być wyposażony w szybkozłącze z przodu pojazdu do napełniania sprężonym powietrzem
7.	Układ hamulcowy	<ul style="list-style-type: none"> • pneumatyczny dwuobwodowy, nadciśnieniowy z automatyczną regulacją luzów hamulce tarczowe na obu osiach • informacja o stopniu zużycia klocków hamulcowych wyświetlana na desce rozdzielczej • układ wyposażony w systemy antypoślizgowe ABS i ASR lub w EBS • hamulec postojowy bezdźwigniowy działający na oś napędową sterowany zaworem umieszczonym na tablicy rozdzielczej w kabinie kierowcy • układ awaryjnego luzowania hamulca przystankowego z miejsca pulpitu kierowcy
8.	Układ smarowania	<ul style="list-style-type: none"> • system centralnego smarowania • w przypadku zastosowania osi bezobsługowych centralne smarowanie nie jest wymagane

9.	Układ drzwi	<ul style="list-style-type: none"> • trzy pary drzwi w układzie 2-2-2 • otwierane elektropneumatycznie do wewnątrz z uchwytami wejściowymi, w skrzyniach napędu drzwi oraz na zewnątrz pojazdu po jednym zaworze bezpieczeństwa • szerokość wejścia przez drzwi – dwuskrzydłowe min. 1200 mm • obsługa drzwi elektropneumatyczna, oddzielna obsługa w drzwiach I. Wszystkie drzwi muszą być wyposażone w system ochrony pasażera przed ściśnięciem przy zamykaniu oraz blokadę niezamierzonego ruchu drzwi po obsłudze zaworu bezpieczeństwa, • drzwi przednie zamykane na zamek patentowy • drzwi drugie i trzecie autobusu ryglowane od wewnątrz • szyba pierwszego skrzydła drzwi przednich podgrzewane elektrycznie lub podwójna • zamykanie drzwi poprzedzone musi być sygnałem dźwiękowym i świetlnym • przy otwartych drzwiach hamulec przystankowy działa w charakterze blokady jazdy
10.	Nadwozie	<ul style="list-style-type: none"> • szkielet i rama – samonośne nadwozie o konstrukcji kratownicowej, integralnie ze sobą związane, spawane z zamkniętych profili, wykonane w oparciu o najnowocześniejsze obecnie stosowane technologie, z materiałów odpornych na korozję: stal odporna na korozję – nierdzewna 1.4003 wg PN-EN-10088, lub z blach stalowych o podwyższonej jakości obustronnie ocynkowanych, zabezpieczonych metodą kateforezy KTL. • szkielet i rama zabezpieczone przeciw korozji • poszycie zewnętrzne i dachowe ze stali odpornej na korozję – nierdzewnej lub aluminium, poszycie ścian bocznych pod linią okien dzielone na pionowe (łatwo wymienne) panele, w elementach ściany przedniej i tylnej dopuszcza się elementy z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym • szyba przednia dzielona w pionie wzdłuż osi pojazdu lub szyba pełna niedzielona • oddzielna szyba tablicy kierunkowej przedniej ogrzewana
11.	Podłoga	<ul style="list-style-type: none"> • min. niska podłoga (bez stopni poprzecznych wzdłuż ciągu komunikacyjnego wewnątrz autobusu) na całej długości autobusu, wysokość wszystkich wejść od poziomu jezdni – 320 mm w minimum I i II drzwiach (w drzwiach trzecich dopuszcza się max 340 mm) • podłoga wykonana ze sklejki wodoodpornej • wykładzina podłogowa gładka przeciwpoślizgowa z odmiennym kolorem w strefie drzwi, zawijana na ściany boczne • przy drugich drzwiach rozkładana ręcznie platforma (rampa) najazdowa, umożliwiająca wjazd do autobusu wózkom inwalidzkim i dziecięcym • naprzeciwko drugich drzwi miejsce przystosowane do przewożenia wózka, mieszczące wózek inwalidzki lub dziecięcy, zaopatrzone w przycisk sygnalizujący kierowcy zamiar opuszczenia autobusu, • sposób mocowania wózka inwalidzkiego – tyłem do kierunku jazdy za pomocą pasa bezwładnościowego

12.	Oś przednia	sztywna belka
13.	Zawieszenie	pneumatyczne na miechach gumowych wraz z systemem poziomującym z możliwością zmiany poziomu podłogi i przykłękem.
14.	Układ kierowniczy	<ul style="list-style-type: none"> • w pełni hydrauliczny ze wspomaganie • wysokość i nachylenie kierownicy wraz z kokpitem regulowane w 2 płaszczyznach, z blokadą

15.	Wnętrze	<ul style="list-style-type: none"> • kabina kierowcy wydzielona, typu zamkniętego z okienkiem do sprzedaży biletów, wyposażona w stół do przyjmowania monet, otwory w szybie kabiny kierowcy w celu lepszej komunikacji z pasażerami. Siedzenie kierowcy pneumatycznie amortyzowane, z regulacją wysokości i odległości od kierownicy, wyposażone w zagłówek i lewy podłokietnik. Po lewej stronie kierowcy przesuwane okienko. Gniazdo 12V. Szyba boczna po lewej stronie kierowcy podgrzewana elektrycznie • uchwyt na napoje w kabinie kierowcy • podkładka (o wymiarach 280 x 170 mm) pod rozkład jazdy wraz z lampką oświetlającą • oświetlenie stanowiska kierowcy typu "halogen" lub „LED” w podsufitce – załączane tylko oddzielnym włącznikiem przez kierowcę • dodatkowa lampka na elastycznym ramieniu umożliwiającą czytanie rozkładu jazdy przez kierowcę • barierka ograniczającą jazdę pasażerów na przednim pomoście • stanowisko do mocowania wózków inwalidzkich wraz z przyciskiem informującym o zamiarze wysiadania przez osobę niepełnosprawną. Rampa wjazdowa dla wózków inwalidzkich odkładana ręcznie z wnętrza pojazdu. Sposób mocowania wózka inwalidzkiego tyłem do kierunku jazdy za pomocą pasa bezwładnościowego • poręcze pionowe i poziome – dobrze widoczne, malowane na kolor żółty lub inny jaskrawy, wyposażone w uchwyty paskowe (tzw. „lejce”) • min. 6 okien bocznych przesuwanych (w części górnej) z możliwością ryglowania. Autobusy muszą posiadać co najmniej 2 otwory dachowe sterowane elektrycznie ze stanowiska kierowcy oraz min. 2 wentylatory nawiewowo – wyciągowe • siedzenia pasażerskie wykonane z tworzywa sztucznego lub stalowe, wyklejone wykładziną tapicerowaną „twardą” z możliwością łatwego zmywania, demontażu i montażu. Kolorystyka i rodzaj materiału do uzgodnienia z Zamawiającym. • poszycie wewnętrzne ścian i sufitu wykonane z płyty lakierowanej, wodoodpornej • przyciski „stop” awaryjne • ogrzewanie wnętrza konwektorami i systemem nagrzewnic (min. 3 sztuki) włączanych termostatem lub regulatorem. Wymagane jest utrzymanie temperatury +10°C przy temperaturze zewnętrznej -15°C • dodatkowe ogrzewanie wodne – niezależny agregat grzewczy o mocy min. 30kW, połączony z układem chłodzenia i paliwowym silnikiem, wyposażony w licznik czasu pracy, oraz czasowy sterownik cyfrowy • odchylana platforma najazdowa dla wózków zamontowana przy II drzwiach • klimatyzacja całej przestrzeni pasażerskiej oraz stanowiska pracy kierowcy (z jednego urządzenia dachowego) • preferowany jest jeden producent ogrzewania i klimatyzacji
-----	---------	---

16.	System informacji pasażerskiej.	<p>a).elektroniczne tablice zewnętrzne diodowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przednia (pełnowymiarowa, szerokość autobusu, min. rozdzielczość: 16 punktów w pionie, 112 w poziomie), (numer linii i kierunek), • boczna (dwurzędowa, min. rozdzielczość: 16 punktów w pionie, 84 w poziomie (numer linii i kierunek) • tylna (numer linii i kierunek), min. rozdzielczość: 16 punktów w pionie, 28 w poziomie • wewnętrzna o czerwonym lub pomarańczowym kolorze liter, dwurzędowa(min. rozdzielczość: 16x120) umieszczona w środkowej części autobusu • tablica informacyjna (wyświetlacz LCD) o przekątnej minimum 23" – dająca możliwość wyświetlania danych o trasie i reklam – umieszczona z przodu lub z lewej strony autobusu <p>b).komputer pokładowy powinien spełniać następujące funkcje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • czytelny dotykowy wyświetlacz LCD o wymiarach minimum 3,5" z klawiszami funkcyjnymi • sterowanie urządzeniami informacji pasażerskiej (tablice elektroniczne, zapowiedzi, pomiar drogi rzeczywistej, kasowniki, panele informacyjno-reklamowe) • powinien posiadać możliwość identyfikacji przystanków, współpracy z modułami GSM, GPS, serwerem i oprogramowaniem w przypadku wprowadzenia systemu informacji pasażerskiej na przystankach pasażerskich i systemu monitorowania floty • pozostałe sygnały jak: zużycie paliwa, przekroczenie prędkości, gwałtowne hamowanie itp. do uzgodnienia z Zamawiającym
17.	Instalacja	<p>a).przygotowanie instalacji pod zamontowanie następujących urządzeń po uzgodnieniu z Zamawiającym:</p> <ul style="list-style-type: none"> • w kabinie kierowcy: pod radiotelefon wraz z instalacją antenową anteną – 12 V; oddzielny zasilacz 12 V oraz pod radioodbiornik wraz z instalacją antenową. • kasę fiskalną typu EMAR lub równoważną <p>b).w przestrzeni pasażerskiej zamontować 3 sztuki kasowników na słupkach pionowych, sterowanych z jednego sterownika wspólnego dla kasowników i tablic informacyjnych.</p>
18.	Inne elementy elektroniczne:	<ul style="list-style-type: none"> • Czujnik cofania (4 punktowy) informujący kierowcę o zbliżaniu się do przeszkody. Sygnał dźwiękowy ostrzegawczy działający w trakcie jazdy na biegu wstecznym • Immobilizer przy stacyjce zabezpieczający przed kradzieżą • Bezobsługowy router zapewniający co najmniej 5 osobom dostęp do bezpłatnej sieci WiFi. Kartę SIM do modemu dostarcza Zamawiający

19.	Monitoring	<p>System monitoringu wizyjnego winien składać się z kamer śledzących obraz wnętrza pojazdu, kamer zewnętrznych, wyświetlacza LCD umieszczonego w kabinie kierowcy oraz rejestratora cyfrowego.</p> <p>Kamery wewnętrzne mają za zadanie monitoringu przestrzeni pasażerskiej autobusu. Obraz przekazywany jest do rejestratora zlokalizowanego w kabinie kierowcy. Monitor (wyświetlacz LCD) zamontowany w kabinie kierowcy powinien umożliwiać stały podgląd obrazu z kamer.</p> <p>Kamera zewnętrzna zamontowana z przodu na prawej ścianie nadwozia pokazująca obszar przed drzwiami pasażerskimi.</p> <p>System powinien posiadać zabezpieczenie zapisanych danych przed utratą spowodowaną przerwami w zasilaniu - zapis powinien zostać automatycznie wznowiony po przywróceniu zasilania.</p> <p>W skład systemu powinno wchodzić także oprogramowanie, umożliwiające przeglądanie i archiwizację zapisanych danych w formacie zabezpieczonym znakiem wodnym za pomocą stacji dokującej podłączonej do komputera PC przy pomocy złącza USB; możliwość przekazania zarejestrowanego materiału dowodowego wraz z niezbędnym oprogramowaniem do przeglądania zapisu lub plikiem uruchamiającym odczyt; przekazywanie plików nie może być związane z ograniczeniami licencyjnymi; przeglądanie materiałów według różnych kryteriów: daty, czasu, numeru kamery; możliwość przeglądania obrazu w przedziale czasu; przewijania obrazu do tyłu i do przodu z różnymi prędkościami; zatrzymanie obrazu i jego wydruku oraz zapisanie w formie pliku; możliwość oglądania obrazów z pojedynczej kamery jak i ze wszystkich kamer jednocześnie.</p> <p>Wymagania funkcjonalne:</p> <p>Kamery – 5 sztuki wewnętrzne w kolorze szarym (4 szt. przedział pasażerski, 1 szt. obserwująca drogę przed pojazdem), 1 szt. zewnętrzna (na prawej ścianie nadwozia)</p> <p>Kamery rejestrujące obraz w kolorze muszą być wytrzymałe i niezawodne oraz dostarczać obraz wysokiej jakości i dostosowywać się do zmieniającego się natężenia światła.</p> <p>Kamera zewnętrzna wyposażona w funkcję „mirror” i podświetlenie IR dla zwiększenia widoczności po zmroku. Kamery muszą być niedostępne dla pasażerów i zabezpieczone za pomocą wymiennej szyby z poliwęglanu. W przypadku konieczności zastąpienia uszkodzonej szyby, jej wymiana musi być szybka i prosta.</p> <p>Kamery muszą być odporne na wibracje charakterystyczne dla pojazdów komunikacji miejskiej. Miejsce montażu kamer do uzgodnienia z Zamawiającym.</p> <p>Rejestrator cyfrowy</p> <p>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. Powinien zapewniać rejestrację również w niskich temperaturach tj. do 10 stopni Celsjusza poniżej zera.</p> <p>Rejestrator powinien odznaczać się solidną konstrukcją, być łatwy w montażu oraz odporny na uszkodzenia mechaniczne oraz wstrząsy charakterystyczne dla pojazdów komunikacji miejskiej. Urządzenie powinno być wyposażone w dysk twardy. Możliwa powinna być szybka wymiana dysków. Dostawca zapewni dwa dodatkowe dyski twarde na całą partię urządzeń, do wykorzystania jako zapasowe na wypadek awarii.</p> <p>Rejestrator z zamontowanym 1 dyskiem twardym o pojemności min. 500 GB.</p> <p>Kamery systemu powinny być zasilane z rejestratora napięciem stałym 12V.</p> <p>Urządzenie powinno posiadać konfigurowalne wyjścia monitorowe.</p> <p>Urządzenie powinno posiadać przyjazne w obsłudze menu z rozbudowaną opcją wyszukiwania i przeglądania nagrań.</p> <p>Przełącznik kamer</p> <p>Przełącznik powinien być umiejscowiony w kabinie kierowcy, w łatwo dostępnym dla kierowcy miejscu i umożliwiać podgląd na wyświetlaczu obrazu z dowolnej kamery. Wymagane jest sekwencyjne przełączanie widoku z kamer. Dopuszczalne jest umiejscowienie przełącznika na panelu rejestratora w wypadku jego montażu w zasięgu kierowcy umożliwiającym jego ergonomiczną obsługę lub za pomocą pilota zdalnego sterowania.</p> <p>Wyświetlacz LCD</p> <p>Ciekłokrystaliczny kolorowy wyświetlacz LCD, typu TFT, o przekątnej minimum 7" powinien posiadać adaptory umożliwiające montaż w miejscu wskazanym przez zamawiającego w kabinie kierowcy z możliwością płynnej regulacji w pionie i poziomie, podgląd obrazu dzielonego oraz możliwość wyłączenia obrazu podczas jazdy.</p>
-----	------------	--

20.	Radiofonizacja	Autobusy muszą być wyposażone w: <ul style="list-style-type: none"> • instalację do podłączenia radioodtwarzacza (do każdego autobusu zostanie przekazane radio CD/MP3 luzem) • wzmacniacz • głośniki zapewniające prawidłowe nagłośnienie wnętrza autobusu (min. 6 sztuk)
21.	Ogumienie	<ul style="list-style-type: none"> • ogumienie bezdętkowe, typu miejskiego rozmiar 275/70 R22,5" + 1 koło zapasowe na autobus • przednia oś – koła pojedyncze o rozmiarze jw., tylna oś – koła podwójne (koła bliźniacze) o rozmiarze jw.
22.	Zbiornik paliwa	<ul style="list-style-type: none"> • zbiornik o pojemności min. 290 dm³ wyposażony w wlew z błyskawicznym zamknięciem • klapka wlewu zbiornika paliwa zamykana na zamek patentowy
23.	Kolorystyka zewnętrzna	Poszycie zewnętrzne pomalowane w kolor RAL 3020 – ostateczny wzór malowania do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie podpisania Umowy. Dostawca dołączy do oferty projekt malowania.
24.	Wyposażenie dodatkowe	Każdy autobus musi posiadać: <ul style="list-style-type: none"> • dwie gaśnice proszkowe o wadze 6 kg każda, zabezpieczone przed kradzieżą, • dwa kliny pod koła, • jeden odblaskowy trójkąt ostrzegawczy, • jedną apteczkę, • dwie kamizelki odblaskowe, • latarkę, • koło zapasowe, dźwignik umożliwiający podniesienie autobusu i wymianę koła, klucz do kół, • zbiorniki paliwa i ad blue zatankowane do pełna

2. Wymagania dotyczące gwarancji

Wykonawca udzieli Zamawiającemu gwarancji:

- na cały autobus bez limitu kilometrów, na okres przez siebie ustalony, nie krótszy jednak niż 30 miesięcy,
- na lakier – na okres nie krótszy niż 36 miesięcy,
- na perforację elementów nadwozia – na okres nie krótszy niż 72 miesiące.

3. Wymagania dotyczące autoryzacji wewnętrznej

- 3.1. Wykonawca udzieli Operatorowi – Miejskiemu Zakładowi Komunikacyjnemu w Żywcu Sp. z o.o. – autoryzacji wewnętrznej (**na potrzeby wewnętrzne Operatora**) w zakresie obsługi i napraw dostarczonych autobusów.
- 3.2. Wykonawca przekaze Operatorowi niezbędne narzędzia i oprogramowanie do uzyskania autoryzacji wewnętrznej, w tym:
 - do obsługi klimatyzacji (mobilna, automatyczna stacja klimatyzacji),
 - do obsługi monitoringu,
 - przyrząd do diagnozy skrzyń biegów zamontowanych w autobusach.
- 3.3. Wykonawca ponadto zobowiązuje się do dołączenia do oferty projektu umowy

serwisowej i warunków gwarancji, w której to będą zawarte wszystkie powyższe wymagania Zamawiającego dotyczące gwarancji i serwisu.

4. Wymagania dotyczące odbioru autobusów

- 4.1. Odbiór autobusów nastąpi w siedzibie Operatora na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych zgodnie z terminami określonymi w umowie.

Adres dostawy:

Miejski Zakład Komunikacyjny w Żywcu Sp. z o.o.

Al. Wolności 24, 34-300 Żywiec

- 4.2. Wykonawca zobowiązuje się dostarczyć autobusy pod wskazany adres na własny koszt i własne ryzyko.
- 4.3. Wykonawca wraz z autobusami przekaze pełną dokumentację techniczno-eksploatacyjną autobusu w języku polskim, w tym co najmniej:
- kartę pojazdu,
 - instrukcję obsługi,
 - książkę gwarancyjną
 - świadectwo homologacji (nie jest wymagane całe świadectwo, wystarczające jest potwierdzenie w formie oświadczenia, że oferowany autobus posiada takie świadectwo),
 - instrukcję naprawy podwozia i nadwozia autobusu,
 - instrukcję naprawy zespołów i podzespołów zamontowanych w autobusie,
 - aktualny katalog części zamiennych w wersji „papierowej” – 1 komplet i na CD – 1 komplet, oraz zapewni ich bieżące aktualizowanie.
- 4.4. Do specyfikacji technicznej Wykonawca dołączy rysunki techniczne: gabaryty zewnętrzne we wszystkich rzutach oraz rzut pionowy z rozplanowaniem wnętrza oferowanego pojazdu.
- 4.5. W specyfikacji technicznej Wykonawca poda dokładny opis techniczny podzespołów stosowanych w pojeździe. Wykonawca zobowiązuje się do zabezpieczenia części zamiennych przez okres co najmniej 15 lat.
- 4.6. Dostawca zobowiązuje się, że autobusy będą przekazane do odbioru z pełnymi zbiornikami: paliwa i ad blue.

5. Wymagania dotyczące szkoleń pracowników

Dostawca zobowiązuje się przeszkolić następujących pracowników Operatora:

- kierowcy – w ciągu dwóch dni od daty odbioru – w zakresie prawidłowej eksploatacji autobusów – w ilości 14 osób. Szkolenie może być przeprowadzone w dwóch grupach po 7 osób,
- pracowników DPP – w ciągu 14 dni od daty odbioru – w zakresie obsługi monitoringu – w ilości 2 osoby,
- pracowników zaplecza technicznego – w ciągu 14 dni od daty odbioru – w zakresie obsługi i napraw oraz diagnozy i wykorzystania dostarczonego oprogramowania, sprzętu i narzędzi – w ilości 6 osób,
- pracowników zaplecza technicznego – w ciągu 14 dni od odbioru – w zakresie obsługi i naprawy klimatyzacji oraz obsługi stacji klimatyzacji – w ilości 2 osoby.