



Wrocław, 26 października 2020 r.

WTR-ZT.7243.4.32.2020.MWr

Dotyczy: postępowania w trybie art. 22 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r.
o publicznym transporcie zbiorowym

ZAPROSZENIE DO NEGOCJACJI

Działając w imieniu Gminy Wrocław z siedzibą we Wrocławiu przy pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław, niniejszym zapraszam do negocjacji (poprzez przesłanie drogą elektroniczną formularza ofertowego) na świadczenie usług w trybie art. 22 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przedmiotem których będzie:

„Świadczenie usług przewozowych na wybranych zadaniach w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia oraz Gminy Długołęka”.

Wydział Transportu prowadzący powyższe postępowanie zastrzega sobie prawo do wyboru 4 ofert, które uzyskają największą liczbę punktów według formularza ofertowego (załącznik nr 6), o czym podmioty składające niniejsze oferty zostaną poinformowane drogą elektroniczną wraz z zaproszeniem do rozmów, podczas których ustalona zostanie ostateczna cena (nie wyższa niż przedstawiona w formularzu ofertowym) oraz pozostałe warunki umowy związane z realizacją świadczenia usług ujętych w powyższym Zaproszeniu.

Wstępne warunki realizacji usług zawierają załączniki (numery od 1 do 6 wraz z rozkładami jazdy) dołączone do powyższego Zaproszenia. W przypadku zainteresowania udziałem w negocjacjach proszę o przesłanie wypełnionego Formularza Ofertowego na adres wtr@um.wroc.pl do dnia 2 listopada 2020 roku do godziny 15:00.

Sprawę prowadzi: Marcin Wroński tel. +48 71 777-77-43, marcin.wronski@um.wroc.pl

Wydział Transportu
ul. Gabrieli Zapolskiej 4; 50-032 Wrocław
tel. +48 717 77 88 80
fax +48 717 77 88 81
wtr@um.wroc.pl
www.wroclaw.pl

Trasy przebiegu linii, planowana praca przewozowa i rozkłady jazdy.

1. Przebieg tras linii (na terenie Wrocławia - wg ulic):

Linia 904

Galeria Dominikańska - Słowackiego - Janickiego - Purkyniego - Wyszyńskiego - Kromera - Krzywoustego - Bierutowska - Mirków - Długołęka - Szczodre - Łosice - (Budziwojowice - **Łozina**) - Dąbrowica - Dobroszów - Januszkowice - Michałowice - Kępa - Bierzyce - **Łozina** - Bierzyce - Kępa - Michałowice - Januszkowice - Dobroszów - Dąbrowica - (**Łozina** - Budziwojowice) - Łosice - Szczodre - (Domaszczyn) - Długołęka - Mirków - Bierutowska - Krzywoustego - Kromera - Wyszyńskiego - Oławska - **Galeria Dominikańska**

Linia 911

pl. Grunwaldzki - Kochanowskiego - Brucknera - Krzywoustego - Nowogorlicka - Gorlicka - Szewczenki - Wilczyce - **Kiełczów** - **Piecowice** - **Kiełczów** - Wilczyce - Szewczenki - Gorlicka - Krzywoustego - Brucknera - Kochanowskiego - **pl. Grunwaldzki** - Norwida - Curie-Skłodowskiej - **pl. Grunwaldzki**

Linia 914

Galeria Dominikańska - Słowackiego - Janickiego - Purkyniego - Wyszyńskiego - Kromera - Krzywoustego - Bierutowska - Mirków - Długołęka - Szczodre - Domaszczyn - **Prusowice** - Domaszczyn - Szczodre - Długołęka - Mirków - Bierutowska - Krzywoustego - Kromera - Wyszyńskiego - Oławska - **Galeria Dominikańska**

Linia 921

pl. Grunwaldzki - Kochanowskiego - Brucknera - Krzywoustego - Gorlicka - Szewczenki - Wilczyce - Kiełczów - Śliwice - Pietrzykowice - **Brzezia Łąka** - Kątna - Oleśniczka - **Raków** - Oleśniczka - Kątna - **Brzezia Łąka** - Pietrzykowice - Śliwice - Kiełczów - Wilczyce - Szewczenki - Gorlicka - Krzywoustego - Brucknera - Kochanowskiego - **pl. Grunwaldzki** - Norwida - Curie-Skłodowskiej - **pl. Grunwaldzki**

Linia 924

Galeria Dominikańska - Słowackiego - Janickiego - Purkyniego - Wyszyńskiego - Kromera - Krzywoustego - Bierutowska - Mirków - Długołęka - (Szczodre - **Domaszczyn** - Szczodre - Długołęka - Byków - **Stępin**) - **Kamień** - **Piecowice** - Bielawa - **Raków** - Borowa - **Stępin** - Borowa - (Byków) - **Raków** - Bielawa - **Piecowice** - **Kamień** - Długołęka - Mirków - Bierutowska - Krzywoustego - Kromera - Wyszyńskiego - Oławska - **Galeria Dominikańska**

2. Przewidywany wymiar pracy przewozowej na dzień rozpoczęcia usługi i czas trwania umowy.

Linia	roboczy	sobota	niedziela
	przegub	przegub	przegub
904	227,05	0,00	0,00
911	210,25	0,00	0,00
914	193,45	0,00	0,00
921	169,30	0,00	0,00
924	146,20	0,00	0,00
Razem	946,25	0,00	0,00

Usługi przewozowe nie obejmują dojazdów na trasę i zjazdów do zajezdni oraz przejazdów technicznych

Przewidywana wielkość pracy przewozowej na dzień rozpoczęcia usług wynosi około **236 000 wozokilometrów rocznie**. Zamawiający ma prawo zamówić w danym roku kalendarzowym pracę przewozową w zmniejszonej lub zwiększonej wielkości.

Zmniejszenie nie może przekroczyć 20 000 wozokilometrów w stosunku do roku poprzedniego, przy czym wielkość pracy przewozowej w danym roku nie może być mniejsza niż 200 000 wozokilometrów. Praca przewozowa w żadnym roku nie może być większa niż 295 000 wozokilometrów rocznie. Powyższe zapisy nie dotyczą pierwszego i ostatniego roku kalendarzowego realizacji przedmiotu umowy, dla których wielkość pracy przewozowej będzie obliczona proporcjonalnie do liczby miesięcy, w których wykonywana będzie praca przewozowa.

Okres świadczenia usługi: **30 listopada 2020 roku – 30 listopada 2023 roku** lub do wyczerpania kwoty odpowiadającej wartości świadczonej usługi.

Rozpoczęcie świadczenia usługi może ulec zmianie. Ostateczny termin zostanie ustalony w trakcie rozmów z wybranym Wykonawcą.

Szacunkowa łączna wielkość pracy przewozowej wyniesie: **720 096,25 wzkm**.

3. Rozkłady jazdy (w załączeniu w formie plików PDF)

Minimalne wymagane parametry techniczne taboru autobusowego.**1.1. Wiek pojazdów**

1.1.1. **autobus podstawowy**– wyprodukowany najwcześniej w 2008 roku;

1.1.2. **autobus dodatkowy**– wyprodukowany najwcześniej w 2007 roku;

1.2. Silnik

1.2.1. **jednostka napędowa w pojazdach podstawowych**- norma czystości spalin co najmniej Euro-4

1.2.2. **jednostka napędowa w pojazdach zastępczych i dodatkowych normy czystości spalin**- co najmniej Euro 4;

1.3. Długość, wysokość pojazdów i liczba miejsc (łącznie z kierowcą)

typ D– od 12,21 metrów do 18,75 metrów; dwuczłonowy, minimum 150 miejsc ogółem: w tym minimum 38 miejsc siedzących (siedzenia typu 1½ liczone jako pojedyncze) i 80 stojących - minimum 6 miejsc dostępnych bezpośrednio z poziomu niskiej podłogi w autobusach podstawowych;

1.4. Drzwi

1.4.1. minimum 3 pary drzwi:

- drzwi pierwsze jedno- lub dwuskrzydłowe sterowane przez kierowcę, umieszczone przed pierwszą osią o szerokości efektywnej min. 600 mm,
- drzwi drugie dwuskrzydłowe sterowane przez kierowcę, umieszczone pomiędzy osiami o szerokości efektywnej min. 1200 mm,
- drzwi trzecie dwuskrzydłowe sterowane przez kierowcę, umieszczone za drugą osią o szerokości efektywnej min. 1200 mm;
- drzwi czwarte- w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę w swojej propozycji umieszczone za trzecią osią o szerokości efektywnej min. 1200 mm;

1.4.2. każde drzwi wyposażone w oświetlenie obszaru drzwi włączane automatycznie w momencie otwarcia drzwi i świejące aż do momentu całkowitego zamknięcia się drzwi, punkt świetlny zlokalizowany wewnątrz autobusu, nad drzwiami w osi pionowej otworu drzwi;

1.4.3. każde drzwi wyposażone w mechanizm automatycznego powrotnego otwarcia (przy ściśnięciu pasażera);

1.4.4. akustyczny sygnał ostrzegawczy umieszczony przy wszystkich drzwiach sygnalizujący w sposób automatyczny zamykanie drzwi na 1-3 sekund przed rozpoczęciem zamykania;

1.4.5. układ sterowania drzwiami musi posiadać urządzenia automatyczne, które zapobiega możliwości odjechania pojazdem z miejsca zatrzymania i postoju, gdy drzwi nie są całkowicie zamknięte– tzw. blokadę przystankową;

1.5. Niska podłoga:

1.5.1. powierzchnia podłogi (przejście środkowe) do końca drugich drzwi bez stopni poprzecznych w przypadku autobusu zastępczego typu D, w przypadku autobusu podstawowego D powierzchnia podłogi (przejście środkowe) na całej długości bez stopni poprzecznych;

1.5.2. maksymalna wysokość progu wejściowego w pierwszych, drugich i trzecich oraz czwartych (o ile występują) drzwiach 340 mm oraz brak stopni(w przypadku autobusu zastępczego typu D dopuszcza się w 3 i 4 drzwiach stopnie i wysokość progu wejściowego na poziomie 960 mm);

1.5.3. funkcja umożliwiającą wykorzystanie tzw. „przykłęku”;

1.5.4. w drugich drzwiach podest (pochylnia dla wózka inwalidzkiego) odkładana ręcznie lub obsługiwana automatycznie przez kierowcę; naprzeciw drugich drzwi lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie, (bez dodatkowych podestów) wygospodarowane miejsce przynajmniej na jeden dziecięcy i jeden wózek inwalidzki z pasem bezpieczeństwa służącym do przytrzymywania wózka inwalidzkiego wraz z pasażerem oraz oparcie stabilizujące, a w jego bezpośrednim sąsiedztwie oraz przy drugich drzwiach na zewnątrz pojazdu przycisk umożliwiający żądanie wysunięcia podestu oznaczony symbolem osoby na wózku inwalidzkim; naprzeciw trzecich drzwi (bez dodatkowych podestów)

- wygospodarowane miejsce dla pasażerów stojących bez miejsc siedzących od końca trzecich drzwi do mechanizmu przegubowego;
- 1.5.5. w żadnym przypadku nie dopuszcza się stosowania windy zamiast podestu;
- 1.5.6. podest oraz miejsce dla wózka inwalidzkiego powinny spełniać wymagania Załącznika nr 8 do Regulaminu nr 107 EKG ONZ;

1.6. Tablice informacyjne zewnętrzne:

- 1.6.1. **tablica przednia w górnej części ściany przedniej**
dwurzędowa, numeryczna wyświetlająca numer linii i kierunkowa wyświetlająca kierunek jazdy (nazwa ostatniego przystanku na trasie lub inna nazwa określona przez Zamawiającego i dodatkowo charakterystyczny przystanek przelotowy lub nazwa miejscowości);
- 1.6.2. **tablica boczna pomiędzy przednimi i drugimi drzwiami w górnej części**– dwurzędowa, numeryczna wyświetlająca numer linii i kierunkowa wyświetlająca kierunek jazdy (nazwa ostatniego przystanku na trasie lub inna nazwa określona przez Zamawiającego i dodatkowo charakterystyczny przystanek przelotowy lub nazwa miejscowości);
- 1.6.3. **tablice tylne w górnej części ściany tylnej**, numeryczna wyświetlająca numer linii;

Wszystkie tablice sterowane elektronicznie– umożliwiające wyświetlanie zmiennych informacji dotyczących wariantów kursowania odpowiednio do wykonywanego kursu lub komunikatów np. o awarii pojazdu; zmiany informacji dokonuje kierujący pojazdem za pośrednictwem elektronicznego sterownika;

1.7. Tablice informacyjne wewnętrzne :

- 1.7.1. schemat zawierający numery linii oraz nazwy wszystkich przystanków umieszczony pomiędzy pierwszymi a drugimi drzwiami w ramce podsufitowej (projekt do uzgodnienia z Zamawiającym); inne informacje wymagane przez Zamawiającego lub umieszczone przez Wykonawcę za zgodą Zamawiającego powinny być umieszczone również w formie ramki podsufitowej;
- 1.7.2. wyświetlacz podsufitowy (wykonany w oparciu o monitor LCD)- nie dotyczy autobusów zastępczych
- wymagania techniczne:
- lokalizacja– pod sufitem za kabiną kierowcy w osi podłużnej pojazdu i skierowana do tyłu zapewniająca dobrą widzialność dla pasażerów w szczególności z miejsc siedzących,
 - technologia– pozwalająca na wyświetlanie w kolorze tekstu i grafiki oparta na matrycy LCD z podświetleniem LED, z regulacją jasności obrazu w zależności od warunków oświetlenia panujących w pojeździe,
 - wymiar: przekątna 22” lub 23”, format obrazu 16:10 lub 16:9,
 - minimalna rozdzielczość– 1280x720 pikseli,
 - jasność– min. 250cd/m²,
 - minimalny kontrast– 1000:1,
 - kąt widzenia (poziom/pion)- 170°/160 °,
 - możliwość ciągłej modyfikacji wyświetlanych treści w zależności od stopnia realizacji kursu,
 - możliwość wyświetlania wszystkich znaków alfanumerycznych (dużych i małych), uwzględniając wszystkie symbole, znaki specjalne oraz polskie litery,
 - z możliwością prezentowania wybranych elementów różną (inną) czcionką.
- wyświetlane treści:
- oznaczenie linii i jej typ– linia strefowa (informacja pod numerem linii)
 - kierunek jazdy (nazwa ostatniego przystanku na trasie lub inna nazwa określona przez Zamawiającego),
 - nazwę przystanku bieżącego (przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku i w czasie postoju na nim) lub nazwę kolejnego przystanku z poprzedzającym opisem „następny przystanek” (po ruszeniu pojazdu z przystanku i w czasie jazdy między przystankami),
 - fragment przebiegu trasy– ostatni obsługiwany przystanek (wyszarzony), przystanek bieżący/następny (wyróżniony graficznie) oraz minimum sześć kolejnych przystanków w tym ostatni przystanek,

- informacja o charakterze przystanku: „na żądanie”, granica strefy biletowej przy ich nazwach
 - aktualna data i godzina,
 - komunikat „STOP” w przypadku naciśnięcia przez pasażera przycisku „na żądanie” – komunikat musi być wyświetlany do momentu otwarcia drzwi na przystanku w sposób niezasłaniający nazwy najbliższego przystanku, którego komunikat dotyczy oraz innych informacji wymienionych w ramach pkt. 1.7.2 w zakresie wyświetlanych treści,
 - innych komunikatów informacyjnych np. o awarii pojazdu, zmianie trasy z możliwością wyświetlania w sekwencji płynącej.
 - graficzny projekt docelowego sposobu prezentacji informacji, (rozplanowanie treści, rozmiar i krój czcionek, kolorystyka, sekwencje) powinien zostać opracowany przez Wykonawcę i uzgodniony z Zamawiającym przed wprowadzeniem do ruchu autobusów podstawowych. Dopuszcza się możliwość wygaszenia tego wyświetlacza na czas postoju autobusu na przystanku końcowym trwającego powyżej 5 minut i ponownego włączenia na min. 1 minutę przed czasem odjazdu.
- 1.7.3. zapowiedzi głosowe:
możliwość automatycznej emisji plików dźwiękowych opracowanych we własnym zakresie przez Wykonawcę z prezentacją:
- informacji o bieżącym przystanku – przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku,
 - informacji o następnym przystanku – po ruszeniu pojazdu z przystanku,
 - informacji o charakterze przystanku: „na żądanie”, granica strefy biletowej,
 - innych informacji np. dotyczących przystanków końcowych lub awarii pojazdów,
 - Przedstawiciel wykonawcy powinien mieć możliwość regulacji głośności zapowiedzi. Zakres dopuszczalnej regulacji głośności z możliwością ich całkowitego wyciszenia na wybranych przystankach powinien zostać uzgodniony z Zamawiającym;
- 1.7.4. numer ewidencyjny wewnątrz pojazdu w jego przedniej i tylnej części oraz nad drugimi drzwiami;
- 1.8. Oznaczenia na zewnątrz pojazdu :**
- 1.8.1. nad przednimi drzwiami pojazdu napis „WEJŚCIE”, a nad pozostałymi drzwiami napis „WYJŚCIE”, na prawej burcie pojazdu przy wszystkich drzwiach; informacje o możliwości wsiadania wyłącznie przednimi drzwiami;
- 1.8.2. przy wszystkich drzwiach autobusu należy zamieścić informację, *„Bilety okresowe URBANCARD obowiązują tylko w granicach Wrocławia”;*
- 1.8.3. autobusy podstawowe oznakowane herbami Wrocławia i gminy Długołęka (pozyskanymi we własnym zakresie przez Wykonawcę) oraz o jednolitej kolorystyce z użyciem dwóch kolorów: barwy żółtej (RAL 1021) i czerwonej (RAL 3001) oraz ewentualnie czarnej (RAL 9017) – szczegółowe wymagania odnośnie kolorystyki zostaną przekazane przez Zamawiającego do 7 dni od podpisania umowy na podstawie dostarczonych przez Wykonawcę rysunków zewnętrznych oferowanych autobusów – autobusy muszą uzyskać uzgodnioną kolorystykę do dnia 1 marca 2021 roku;
- 1.8.4. numer ewidencyjny pojazdu (system numeracji autobusów należy uzgodnić z Zamawiającym) z każdej zewnętrznej strony pojazdu w jego górnej części;
- 1.8.5. numer brygady w formie papierowej lub elektronicznej umieszczony z prawej przedniej szyby pojazdu;
- 1.8.6. adres mapy lokalizacji pojazdów po lewej i prawej stronie autobusu w jego górnej części;
- 1.8.7. szczegółowy schemat oznakowania zewnętrznego dla poszczególnych typów autobusów (w tym wielkość, rodzaj i kolor zastosowanych czcionek oraz lokalizacja numerów ewidencyjnych, herbów i logo przewoźnika) Wykonawca zobowiązany jest uzgodnić z Zamawiającym przed wprowadzeniem danego pojazdu do ruchu.

1.9. Urządzenia specjalne

- 1.9.1. **Kasy rejestrujące i czytniki biletów elektronicznych** (z możliwością odczytania URBANCARD) zlokalizowane w miejscu umożliwiającym ich obserwację przez kierowcę i swobodny dostęp pasażerów z umożliwieniem zakupu biletów jednorazowych oraz okresowych za pomocą karty płatniczej;
- 1.9.2. **Kasowniki elektroniczne**- co najmniej jeden z możliwością dynamicznej, automatycznej zmiany ciągu drukowania znaków oraz z możliwością drukowania na bilecie co najmniej 16 znaków umożliwiających oznaczenie na bilecie daty, numeru obsługiwanego aktualnie linii, czasu rozpoczęcia podróży oraz numeru pojazdu zlokalizowany w pobliżu pierwszych drzwi w miejscu umożliwiającym jego obserwację przez kierowcę i swobodny dostęp pasażerom;
- 1.9.3. **Rejestrator** z systemami automatycznej kontroli punktualności, jakości usług przewozowych i lokalizacji pojazdów system monitoringu;
- 1.9.4. **Środki łączności** umożliwiające kierowcy bezpośredni i równoczesny kontakt z centralą Wykonawcy, Zamawiającym oraz służbami alarmowymi (nie może to być prywatny telefon kierowcy);

1.10. Wyposażenie wnętrza

- 1.10.1. minimum 2 klapy dachowe dla wszystkich typów autobusów;
- 1.10.2. przesuwne lub uchylne szyby boczne w co najmniej czterech oknach (minimum po dwie na każdej bocznej ścianie pojazdu);
- 1.10.3. system poręczy poziomych i pionowych dla osób stojących:
- rozplanowanie poręczy w taki sposób, aby możliwe było przytrzymywanie się przez pasażerów opuszczających miejsca siedzące, jednocześnie uniemożliwiały uderzenie się w głowę podnoszącego się z siedzenia pasażera,
 - poręcze poziome wyposażone w uchwyty wiszące do trzymania się przez pasażerów stojących zamontowane w sposób uniemożliwiający ich przesuwanie się na poręczach podczas jazdy; uchwyty zamontowane w strefie platformy dla pasażerów stojących oraz w obrębie drzwi;
- 1.10.4. oświetlenie zapewniające pasażerom dobrą widoczność wewnątrz pojazdu;
- 1.10.5. przyciski STOP (przystanek „na żądanie”):
- przyciski sygnalizują potrzebę zatrzymania autobusu na najbliższym przystanku,
 - rozmieszczenie przycisków- równomiernie na całej długości przestrzeni pasażerskiej, na poręczach lub innych powierzchniach,
 - liczba przycisków- minimalnie 1 na każde 6 miejsc siedzących, zalecane rozwiązanie – umieszczenie przycisków na każdej pionowej poręczy (w autobusach zastępczych dopuszcza się minimum 1 przycisk przy każdych drzwiach),
 - naciśnięcie przycisku obowiązkowo sygnalizowane jest wyświetleniem na ok. 5 sekund komunikatu „STOP” na wyświetlaczach wewnętrznych do czasu otwarcia drzwi na przystanku;
- 1.10.6. czytelne oznakowanie wyjścia awaryjnego;
- 1.10.7. komplet gaśniczy oraz komplet młotków do wybicia szyby w razie awarii;
- 1.10.8. fotele pasażerskie:
- fotele o ergonomicznym kształcie, wandaloodporne – o powierzchniach utrudniających naniesienie napisów typu „graffiti”,
 - materiały tapicerskie o dużej odporności na zużycie (wycieranie, zabrudzenie) oraz o podwyższonej odporności na akty wandalizmu (rozerwanie, rozcięcie)
 - kolorystyka materiałów tapicerskich- jednolita w całym autobusie w kolorze niebrudzącym,
 - wkładki tapicerskie siedziska i oparcia wyposażone w gąbkę (piankę) miękczącą pod tapicerką,
 - mocowanie foteli do konstrukcji autobusu w sposób umożliwiający zachowanie czystości.

1.11. Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej (w przypadku zaoferowania przez Wykonawcę)

- 1.11.1. układ sterowania pracą urządzeń klimatyzacyjnych działający automatycznie na podstawie danych rejestrowanych przez czujniki pomiaru temperatury wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, posiadający funkcje chłodzenie-ogrzewanie z możliwością pracy urządzeń w trybie samej wentylacji przestrzeni pasażerskiej, a także posiadający możliwość ręcznego włączenia i wyłączenia urządzeń klimatyzacyjnych;
- 1.11.2. uruchomienie klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej powinno nastąpić przy osiągnięciu temperatury zewnętrznej 22°C a układ sterowania powinien utrzymywać temperaturę nie wyższą niż:
- 22°C przy temperaturze zewnętrznej do 24°C,
 - temperatura zewnętrzna pomniejszona o 3°C przy temperaturze zewnętrznej powyżej 24°C;
- 1.11.3. przy schładzaniu wnętrza pojazdu należy dążyć do nie obniżania temperatury wewnętrznej poniżej 22°C.

W przypadku wystąpienia szczególnych warunków pogodowych Zamawiający może określić inne przedziały temperatur.

1.12. System ogrzewania przestrzeni pasażerskiej

- 1.12.1. działający automatycznie na podstawie danych rejestrowanych przez czujniki pomiaru temperatury wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, posiadający też możliwość ręcznego włączenia i wyłączenia pracy urządzeń. Układ sterowania pracą urządzeń grzewczych powinien zapewnić średnią temperaturę wewnątrz autobusu w zakresie:
- powyżej 10°C– przy temperaturze zewnętrznej poniżej 5°C
 - powyżej 15°C– przy temperaturze zewnętrznej od 5°C z zastrzeżeniem zapisów dotyczących klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej (punkt 3.11);

Temperatura powietrza wewnątrz i na zewnątrz pojazdu będzie określana według wskazań termometru elektronicznego zamontowanego w pojeździe w miejscu umożliwiającym jego odczyt z miejsca kierowcy.

W przypadku wystąpienia szczególnych warunków pogodowych Zamawiający może określić inne przedziały temperatur dotyczące klimatyzacji i ogrzewania przestrzeni pasażerskiej.

Nie dopuszcza się autobusów, zbudowanych poza wytwórnią jako „składak” lub „SAM” (przy wykorzystaniu elementów wymontowanych z autobusów starszych oraz elementów nowych, również konstrukcji własnej), zarejestrowanych na podstawie przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Wymagania w zakresie punktualności i jakości usług przewozowych.

1. Punktualność w ramach świadczonych usług określa punktualność odjazdów poszczególnych kursów z przystanków wyznaczonych na trasie linii. Punktualność określają następujące cechy:
 - 1.1. zatrzymanie pojazdu – jest to zatrzymanie się pojazdu na przystanku i otwarcie drzwi;
 - 1.2. odjazd – jest to ostatnie zamknięcie drzwi pojazdu na przystanku, a w przypadku przystanku początkowego moment odjazdu z przystanku;
 - 1.3. przejazd – przejazd pojazdu obok przystanku „na żądanie” bez zatrzymania.
2. Przy ocenie punktualności świadczonych usług stosuje się poniższe zasady:
 - 2.1. za odjazd punktualny uważa się każdy przypadek odjazdu nie później niż 2:59 minut i nie wcześniej niż 0:59 sekund (nie dotyczy odjazdu z przystanku początkowego, gdzie odjazd musi nastąpić nie wcześniej niż rozkładowa godzina odjazdu) w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy;
 - 2.2. za odjazd niepunktualny uważa się każdy przypadek spóźnienia większego niż 2:59 minut i mniejszego niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania. Jednakże jeżeli interwał jest większy niż 15 minut maksymalne dopuszczalne spóźnienie może wynosić 14:59 minut.
Przyjazd na przystanek końcowy przed czasem uznaje się za przyjazd punktualny;
 - 2.3. za odjazd niewłaściwie zrealizowany uważa się każdy przypadek:
 - 2.3.1. odjazdu wcześniejszego niż 0:59 sekund w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy;
 - 2.3.2. spóźnienia większego niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania lub jeżeli interwał jest większy niż 15 minut spóźnienia większego niż 14:59 minut;
 - 2.4. za odjazd niezarejestrowany uważa się każdy przypadek braku rejestracji odjazdu w systemie automatycznej rejestracji punktualności.
Za przejazd niezarejestrowany – uważa się każdy przypadek braku rejestracji przejazdu w systemie automatycznej rejestracji punktualności;
 - 2.5. za odjazd niezrealizowany uważa się każdy przypadek:
 - 2.5.1. odjazdu niezarejestrowanego na przystanku stałym i nieusprawiedliwionego i nie podstawienia autobusu zastępczego lub spóźnienia, o którym mowa w ust. **2.3.2**;
 - 2.5.2. przejazdu niezarejestrowanego na przystanku na żądanie i nieusprawiedliwionego i nie podstawienia autobusu zastępczego lub spóźnienia, o którym mowa w ust. **2.3.2**;
 - 2.5.3. ominięcie- niezatrzymanie się pojazdu na każdym przystanku z wyłączeniem przystanku „na żądanie” (w przypadku braku zatrzymania autobusu na przystanku stałym zdarzenia tego nie rozpatruje się z punktu widzenia punktualności);
 - 2.6. za odjazd odrzucony, nie wliczany do wskaźników Lnp, Lnr, Lp, Lr uważa się każdy wyjaśniony przez Wykonawcę i uznany przez Zamawiającego przypadek:
 - 2.6.1. odjazdu niepunktualnego zgodnie z definicją z ust. **2.2**;
 - 2.6.2. odjazdu wcześniejszego niż 0:59 sekund w stosunku do czasu ustalonego w rozkładzie jazdy;
 - 2.6.3. spóźnienia większego niż interwał wynikający z częstotliwości kursowania lub jeżeli interwał jest większy niż 15 minut spóźnienia większego niż 14:59 minut;
 - 2.6.4. niezatrzymanie się pojazdu na każdym przystanku z wyłączeniem przystanku „na żądanie” (w przypadku braku zatrzymania autobusu na przystanku stałym zdarzenia tego nie rozpatruje się z punktu widzenia punktualności).
3. Przy ocenie jakości świadczonych usług bierze się pod uwagę następujące parametry:
 - 3.1. prawidłowe oznakowanie pojazdu zgodnie z opisem podanym w Załączniku nr 2:
 - 3.1.1. numer linii- za brak tego elementu, brak wyświetlania bądź wyświetlanie nieprawidłowych informacji na tablicy elektronicznej w jednym wymaganym miejscu zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł za 1 kurs, w przypadku dwóch lub więcej miejscach – kara w wysokości 75 zł za 1 kurs, w przypadku

- zamieszczenia numeru linii w inny sposób niż elektroniczny ale z poprawną treścią zostanie naliczona kara w wysokości 25 zł za 1 kurs
- 3.1.2. kierunek jazdy (nazwa przystanku końcowego oraz charakterystycznego przystanku przelotowego) – za brak tego elementu, brak wyświetlania bądź wyświetlanie nieprawidłowych informacji w formie elektronicznej w wysokości 50 zł za 1 kurs, w przypadku braku w dwóch lub więcej miejscach– kara w wysokości 75 zł za 1 kurs, w przypadku zamieszczenia kierunku jazdy w inny sposób niż elektroniczny ale z poprawną treścią zostanie naliczona kara w wysokości 25 zł za kurs;
- 3.1.3. schemat zawierający numer linii i nazwę wszystkich przystanków- za brak tego elementu lub umieszczenie na nich nieprawidłowych informacji zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł za 1 kurs;
- 3.1.4. wyświetlacz podsufitowy- za brak tego elementu, brak wyświetlania bądź wyświetlanie nieprawidłowych informacji zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł za 1kurs;
- 3.1.5. numer ewidencyjny pojazdu- umieszczony z każdej zewnętrznej strony pojazdu oraz wewnątrz niego - za nieczytelny lub jego brak w jednym miejscu zostanie naliczona kara w wysokości 30 zł za 1 kurs, w przypadku dwóch lub więcej miejsc w wysokości 50 zł za 1 kurs;
- 3.1.6. numer brygady- umieszczony z prawej strony przedniej szyby pojazdu- za brak tego elementu lub zamieszczenie w sposób nieczytelny zostanie naliczona kara w wysokości 30 zł za 1 kurs;
- 3.1.7. oznaczenie na zewnątrz pojazdu zgodnie z opisem wymienionym w Załączniku Nr 2- za brak jednego z wymienionych elementów w przynajmniej jednym miejscu (za wyjątkiem numeru ewidencyjnego) zostanie naliczona kara w wysokości 30 zł za 1 kurs;
- 3.1.8. zapowiedzi głosowe- za ich brak, niezrozumiałe bądź błędne (nie odpowiadające trasie przejazdu)- zostanie naliczona kara w wysokości 100 zł za 1 kurs;
- 3.2. prawidłowy stan techniczny i wyposażenia pojazdu obejmuje:
- 3.2.1. wyposażenie w drzwi o parametrach o których mowa w Załączniku nr 2- za niespełnienia tych wymogów naliczona zostanie kara w wysokości 100 zł za 1 kurs;
- 3.2.2. zastosowanie rozwiązań związanych z zapewnieniem niskiej podłogi o których mowa w Załączniku nr 2- za niespełnienie tych wymogów naliczona zostanie kara w wysokości 1000 zł za 1 kurs;
- 3.2.3. wszelkie urządzenia techniczne wymienione w oraz elementy wyposażenia technicznego wymienione w Załączniku Nr 2, za brak lub nieprawidłowe działania każdego z wymienionych urządzeń zostanie naliczona kara w wysokości 100 zł za 1 kurs;
- 3.2.4. ogrzewanie i klimatyzacja pojazdu zgodnie z zasadami opisanym w Załączniku nr 2- za nieprzestrzeganie tego wymogu zostanie naliczona kara w wysokości 70 zł za 1 kurs;
- 3.2.5. oświetlenia wnętrza pojazdu po zmroku lub w warunkach niedostatecznej widoczności (w stopniu umożliwiającym przeczytanie informacji dla pasażerów umieszczonych w autobusie)- za brak tego elementu na trasie przejazdu danego kursu zostanie naliczona kara w wysokości 50 zł
- 3.3. właściwy tabor:
- 3.3.1. w przypadku, gdy dane dotyczące typu autobusu oraz jego cech identyfikujących (numer wozu, numer brygady) w automatycznym systemie kontroli punktualności i jakości usług przewozowych nie będą zgodne z obserwacjami przeprowadzonymi przez kontrolerów w terenie naliczona zostanie kara w wysokości 100 zł za jeden zaobserwowany odjazd;
- 3.3.2. w przypadku kursowania autobusu typu D starszego niż wyprodukowany w 2008 roku (dla autobusów zastępczych typu D 2007 roku) lub nie spełniającego wymogów o których mowa w Załączniku nr 2 na trasie przejazdu zostanie naliczona kara w wysokości 1000 zł za 1 kurs.

- 3.4. czystość taboru - przy jej weryfikacji bierze się pod uwagę to czy pojazd jest umyty, zamieciony, z czystymi szybami, uszczelkami okiennymi i fotelami.
Kontrola czystości obejmuje:
- zewnętrzną powierzchnię pojazdu, w tym szyby (z uwzględnieniem czynników atmosferycznych)
 - szyby od wewnątrz pojazdu oraz uszczelki okienne,
 - podłogę pojazdu,
 - fotele,
 - uchwyty,
 - czytelność oznakowania zewnętrznego i wewnętrznego.

Szyby uszkodzone poprzez porysowanie ostrymi narzędziami oraz trwale zamalowane (farbami nie dającymi się zmyć bez uszkodzenia szyby) nie są traktowane jako brudne.

Kontrola podłogi pojazdu oraz elementów na zewnątrz pojazdu prowadzona jest z uwzględnieniem czynników atmosferycznych oraz warunków drogowych na trasie przejazdu. Każdy z przypadków będzie rozpatrywany indywidualnie.
Za niespełnienie wymagań dotyczących czystości zostanie naliczona kara **w wysokości 50 zł za każdą stwierdzoną nieprawidłowość za jeden kurs.**

Zasady kontroli punktualności i jakości usług przewozowych i obliczania kar za niewłaściwą jakość usług.

1. **Kontrola punktualności** usług przewozowych (na wszystkich przystankach na trasach linii objętych zamówieniem) jest prowadzona w czasie kursowania linii objętych usługą, zgodnie z wymaganiami określonymi w Załączniku Nr 3 poprzez system automatycznej kontroli punktualności i jakości usług przewozowych. Baza danych Zamawiającego powinna być aktualizowana przez system automatycznej kontroli punktualności. Dane z systemu wraz z wyjaśnieniami dotyczące dnia pomiarowego muszą znaleźć się w bazie danych najpóźniej do końca trzeciego dnia roboczego następującego po dniu pomiarowym. W przypadku usprawiedliwień odjazdów niezarejestrowanych Wykonawca zobowiązany jest do przekazania zapisów z monitoringu pojazdu na udostępnione przez Zamawiającego miejsce poprzez łącze ftp. W przypadku odjazdów niezarejestrowanych na wybranych przystankach dla danego kursu Wykonawca na życzenie Zamawiającego zobowiązany jest do dostarczenia krótkiego zapisu (około 1-2 minut) jednoznacznie wskazującego na zatrzymanie pojazdu na danym przystanku, natomiast w przypadku braku rejestracji całego kursu należy dostarczyć krótkie zapisy (około 1-2 minuty) zapisu odjazdu z pierwszego przystanku w danym kursie, zatrzymania się na dowolnym przystanku w danym kursie oraz przyjazdu na przystanek końcowy. W okresie od rozpoczęcia realizacji umowy do czasu podpisania protokołu odbioru lub w przypadku braku działania tego systemu, kontrola punktualności będzie prowadzona wyłącznie na podstawie własnych obserwacji.
2. Kontrola jakości świadczonych usług przewozowych (na trasach linii objętych zamówieniem) jest prowadzona w czasie kursowania linii objętych usługami. Wyniki kontroli jakości za miesiąc rozliczeniowy Zamawiający przekazuje Wykonawcy dwa razy w miesiącu:
 - 2.1. za okres od 1 do 15 dnia miesiąca – w terminie do 25 dnia tego miesiąca;
 - 2.2. za okres od 16 do ostatniego dnia miesiąca – w terminie do 10 dnia miesiąca następnego;
 ze wskazaniem jakich elementów uchybienia dotyczyły.
3. Wyjaśnienia, dotyczące stwierdzonych nieprawidłowości:
 - 3.1. w przypadku kontroli punktualności (**ust. 1**) - w ciągu 10 dni roboczych od otrzymania udokumentowanych wyjaśnień Zamawiający informuje Wykonawcę o ewentualnych brakach i nieprawidłowościach w przedłożonych wyjaśnieniach i dokumentacji. Zamawiający udziela takiej informacji Wykonawcy drogą elektroniczną. Wykonawca w ciągu 3 dni roboczych od otrzymania takiej informacji powinien przedstawić Zamawiającemu brakujące wyjaśnienia i dokumentację do nich, a także umieścić na żądanie Zamawiającego zapisy z monitoringu dla usprawiedliwień odjazdów przed czasem i opóźnionych, braków zatrzymań, braków otwarcia drzwi, braków wydania biletu lub uzupełnić wyjaśnienia dla usprawiedliwień dla odjazdów niezarejestrowanych na udostępnione przez Zamawiającego miejsce poprzez łącze ftp. Wyjaśnienia, które wpłyną po tym terminie nie będą uwzględniane przez Zamawiającego;
 - 3.2. w przypadku kontroli jakości **ust. 2.1** Wykonawca przedstawia Zamawiającemu w terminie - nie później niż do końca 5 dnia miesiąca następującego, po miesiącu, którego dotyczy kontrola;
 - 3.3. w przypadku kontroli jakości **ust. 2.2** Wykonawca przedstawia Zamawiającemu w terminie – nie później niż do końca 20 dnia miesiąca następującego po miesiącu, którego dotyczy kontrola;

Powyższe terminy ujęte w **ust. 2 i 3** dotyczą także sytuacji w której kontrola punktualności będzie prowadzona na podstawie własnych obserwacji. Wykonawca ma prawo do uzupełnienia bądź złożenia dodatkowych wyjaśnień, o których mowa

powyżej wyłącznie na żądanie Zamawiającego i w dodatkowym wyznaczonym przez niego terminie.

4. Zamawiający po rozpatrzeniu wyjaśnień Wykonawcy, o których mowa **w ust. 3**, oblicza wartość kar umownych zgodnie z poniższymi zasadami;

5. Ustala się następujące wskaźniki obliczania kar umownych:

- 5.1. z tytułu niepunktualnego kursowania pojazdów (NP):

$$NP = 0,15 * \frac{Lnp}{Lp}$$

Lnp– liczba stwierdzonych odjazdów niepunktualnych pomniejszona o odjazdy odrzucone i ominięte,

Lp– całkowita liczba obserwacji punktualności pomniejszona o odjazdy odrzucone i ominięte;

- 5.2. z tytułu niewłaściwie zrealizowanych kursów (NR):

$$NR = 0,5 * \frac{Lnr}{Lr}$$

Lnr– liczba stwierdzonych odjazdów niewłaściwie zrealizowanych pomniejszona o odjazdy odrzucone,

Lr– całkowita liczba obserwacji punktualności pomniejszona o odjazdy odrzucone;

6. Do każdego niezarejestrowanego odjazdu i przejazdu należy umieścić zapisy z monitoringu na udostępnione przez Zamawiającego miejsce poprzez łącze ftp zgodnie z zasadami opisanymi **w ust.1**. Niespełnienie tego wymogu spowoduje, że odjazd lub przejazd zostanie uznany za odjazd niezrealizowany i zostanie naliczona z tego tytułu kara zgodnie z **ust. 7**. W przypadku usprawiedliwienia niezarejestrowanego odjazdu i przejazdu zostanie naliczona kara w wysokości 2 zł za 1 odjazd niezarejestrowany. Zamawiający nie będzie uznawał innych wyjaśnień Wykonawcy przedstawionych w formie pisemnej związanych z brakiem rejestracji zatrzymania na przystankach, odjazdów i przejazdów z przyczyn zewnętrznych np. zanik lub zakłócenia sygnału GPS. W przypadku występowania takich problemów na tych samych odcinkach tras dopuszczalne jest przez Wykonawcę zapewnienie we własnym zakresie możliwości alternatywnej metody rejestracji odjazdów i przejazdów autobusu i uzgodnionej z Zamawiającym zamiast udostępnienia zapisów z monitoringu.
7. W przypadku stwierdzenia odjazdów niezrealizowanych karę określoną w ust. 15 powiększa się o 30 zł za każdy stwierdzony odjazd niezrealizowany (NW). W takim przypadku nie nalicza się dodatkowej kary z tytułu odjazdu niezarejestrowanego o którym mowa w ust.6.
8. W przypadku opóźnienia z winy Wykonawcy w aktualizacji kompletnych danych, o których mowa **w ust. 1** Zamawiający naliczy karę umowną w wysokości 100 zł za każdy dzień zwłoki.
9. W przypadku braku działania lub nieprawidłowego działania automatycznego systemu kontroli punktualności i jakości usług przewozowych przez co rozumie się prawidłową rejestrację i zapis danych (minimum 95% zarejestrowanych poprawnie odjazdów za dany dzień), oraz poprawność działania raportów, a także w przypadku ujawnienia nie występujących wcześniej wad systemu po dokonaniu jego odbioru Zamawiający naliczy **karę w wysokości 1000 zł** dziennie. Kara zostanie naliczona od momentu stwierdzenia usterki.
10. W przypadku sytuacji braku zgłoszenia kursowania autobusu zastępczego Zamawiający naliczy karę **w wysokości 100 zł za 1 dzień kursowania autobusu**.
11. W przypadku opóźnienia udostępnienia przez Wykonawcę zapisów z monitoringu pojazdów zostanie naliczona kara **w wysokości 500 zł za każdy dzień**

opóźnień do 10 dnia włącznie. W przypadku odmowy udostępnienia zapisów lub danych na jego podstawie zostanie naliczona jednorazowa kara w wysokości 5 000 zł.

- 12.** W przypadku nie utworzenia lub braku bieżącej aktualizacji raportów: „Wykaz autobusów przeznaczonych do realizacji zamówienia” oraz „Rejestr zgłoszeń autobusów zastępczych” zostanie naliczona kara w wysokości **10 zł za 1 dzień**.

- 13.** W przypadku stwierdzenia niezgodności danych z raportów o których mowa w **punkcie 12** z informacjami uzyskanymi z systemu automatycznej kontroli punktualności lub przeprowadzonymi własnymi obserwacjami i brakiem nich usunięcia bądź nieudzielenie wyjaśnień zostanie naliczona jednorazowo kara **100 zł za 1 przypadek**.

- 14.** Łączna kara umowna jest sumą kar:
wyliczoną ze wzoru
$$K_u = W * (NP + NR)$$

Gdzie:

K_u – kara umowna

W – kwota miesięcznego wynagrodzenia umownego za usługi przewozowe,

Wymagania dotyczące systemów pobierania opłat za przejazd i analizy danych ze sprzedaży biletów na liniach strefowych.**A) System pobierania opłat za przejazd**

Kasy rejestrujące, za pomocą których Wykonawca będzie wykonywał usługę pośrednictwa sprzedaży biletów, muszą spełniać funkcje wymienione w art. 111 ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2020 r. poz. 106) i wymagania techniczne, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 29 kwietnia 2019 r. o kasach rejestrujących (Dz. U. z 2019 r. poz. 816). Ewidencję sprzedaży na kasach rejestrujących należy prowadzić zgodnie z art. 111 ust. 3b ww. ustawy i kopie dokumentów kasowych należy przechowywać zgodnie z art. 111 ust. 3a pkt 6 ww. ustawy. W razie zmian przepisów Wykonawca zobowiązuje się do wykonywania usługi zgodnie z obowiązującymi w danym czasie przepisami.

1. Autobusy obsługujące linie strefowe muszą być wyposażone w zafiskalizowaną kasę rejestrującą przeznaczoną do sprzedaży biletów jednorazowych, posiadającą potwierdzenie Prezesa Głównego Urzędu Miar, że kasy rejestrujące stosowane przez Wykonawcę spełniają funkcje wymienione w ust. 6a i wymagania techniczne dla kas rejestrujących, zgodnie z art. 111 ust. 6b ustawy z dnia 11 marca 2004 r. o podatku od towarów i usług (Dz. U. z 2020 r. poz. 106), czytnik kart elektronicznych występujących na liniach strefowych objętych usługą oraz czytnik kart do systemu URBANCARD. Kasy rejestrujące powinny realizować następujące funkcje:
 - 1.1. wydruki zgodne z wzorem przekazanym przez Zamawiającego.
 - 1.2. gromadzenie w pamięci danych o wszystkich operacjach, jak również nazwach przystanków, na których wsiadają pasażerowie;
 - 1.3. sporządzanie i wydruk miesięcznych, okresowych (raporty okresowe z dowolnego okresu wybranego przez Zamawiającego) raportów fiskalnych, zawierających sprzedaż dokonaną od pierwszego do ostatniego dnia danego miesiąca, na którą składa się suma fiskalnych raportów dobowych, obejmujących sprzedaż dokonaną w danym dniu od godz. 0.00 do godz. 24.00;
 - 1.4. wydruk kontrolek dla przeprowadzenia kontroli;
 - 1.5. eksport zgromadzonych danych do systemu analizy danych;
 - 1.6. zapis informacji o wykupionym bilecie okresowym na karcie elektronicznej;Kasy te mogą być wykorzystywane tylko na liniach objętych usługami. Czytnik kart elektronicznych powinien umożliwiać sprawdzenie ważności i rejestrację zakodowanych biletów okresowych własnych oraz innych przewoźników (kodowanych w tym samym standardzie).
2. Wykonawca prowadzi ewidencję oczywistych pomyłek, zgodnie z § 3 ust. 4 rozporządzeniu Ministra Finansów z dnia 29 kwietnia 2019 r. w sprawie kas rejestrujących (Dz. U. z 2019 r. poz. 816).
3. Wykonawca zobowiązany jest do posiadania niezbędnej liczby czytników kart elektronicznych umożliwiających odczyt biletów zakodowanych na karcie.

B) System analizy danych ze sprzedaży biletów

1. Wykonawca musi dysponować systemem analizy danych, który powinien realizować następujące funkcje:
 - 1.1. dostęp do baz danych:
 - 1.1.1. o pojazdach i kasach rejestrujących;
 - 1.1.2. o sprzedaży biletów, która powinna być aktualizowana poprzez import danych z pojazdów w sposób uniemożliwiający ingerencje w dane źródłowe;
 - 1.1.3. o cennikach taryfowych;
 - 1.2. przetwarzanie danych z pojazdów;
 - 1.3. archiwizacja i selektywne udostępnianie zgromadzonej informacji, raporty dotyczące:
 - 1.3.1. sprzedaży biletów z uwzględnieniem: nominałów, liczby, rodzajów, punktów sprzedaży (kasy rejestrujące), linii, stref;
 - 1.3.2. czasu i miejsca rozpoczęcia podróży pasażerów (z dokładnością do nazwy przystanku i strefy) oraz z uwzględnieniem możliwości wyboru linii, brygady, numeru wozu, przedziału czasowego z podziałem na rodzaje biletów;
 - 1.4. wykonywanie raportów o wpływach ze sprzedaży biletów z podziałem na Wrocław i Gminę Długołęka, strefy i linie wg zlecenia Zamawiającego;
 - 1.5. rejestracja wydrukowanych kontrolek dla potrzeb kontroli biletowej prowadzonej przez podmiot upoważniony przez Zamawiającego;
 - 1.6. eksport wszystkich wygenerowanych raportów do plików w formacie xls (system MS Office 2000 i wyżej).

Zamawiający zastrzega sobie prawo wprowadzenia dodatkowo 10 dowolnych raportów wykorzystujących powyższe dane, w terminie 3 miesięcy od daty złożenia wniosku o ich wprowadzenie.
2. Wszystkie dane dotyczące dystrybucji biletów muszą być przechowywane w systemie przez cały okres trwania umowy oraz 4 miesiące po jej zakończeniu.
3. System analizy danych Wykonawcy powinien zapewnić prawidłowe prezentowanie wyników ze sprzedaży biletów z autobusów nie później niż do godz. 20:00 dnia następnego.
4. Wykonawca zobowiązany jest do udzielenia Zamawiającemu licencji na zdalne, bezpieczne korzystanie z systemu zainstalowanego na zasobach Wykonawcy oraz zapewnienia prawidłowego działania systemu w okresie trwania umowy oraz 4 miesiące po jej zakończeniu. Wykonawca zobowiązany jest także w tym terminie dostarczyć Zamawiającemu dokumentację opisującą metodę udostępnienia systemu oraz instrukcję jego użytkowania. Wykonawca w wyjątkowych przypadkach zobowiązany jest do reinstalacji systemu.
5. Zamawiający wymaga serwera dla systemu zabezpieczonego przed niepożądanym dostępem. Niedopuszczalne są rozwiązania działające „w chmurze” dla zbierania danych osobowych.
6. Zamawiający wymaga, aby serwer obsługujący system były posadowiony na terenie Unii Europejskiej.
7. Od dnia uruchomienia systemu i przez cały okres trwania umowy Zamawiający wymaga zapewnienia jego sprawności, zabezpieczenia przed próbami nieuprawnionego dostępu do danych, próbami nieuprawnionych manipulacji na danych wraz z możliwością wykonywania kopii zapasowych oraz odtworzeniem z niego danych na wypadek ich utraty.
8. Dostęp do systemu musi być realizowany zgodnie z wymogami dotyczącymi ochrony danych osobowych dla osób upoważnionych przez Zamawiającego i Wykonawcę.

FORMULARZ OFERTOWY

Zarejestrowana nazwa Wykonawcy:

.....

.....

Zarejestrowany adres Wykonawcy :

.....

.....

Adres do korespondencji:

.....

.....

Numer telefonu :

Numer faxu :

NIP

Adres e-mail:

Nawiązując do zaproszenia do negocjacji w celu zlecenia świadczenia usług w trybie art. 22 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, przedmiotem którego będzie:

„Świadczenie usług przewozowych na wybranych zadaniach w ramach miejskiego autobusowego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia oraz Gminy Długołęka”

składam niniejszą propozycję na realizację przedmiotu świadczenia usług:

Kryterium 1 (90% wartości)

Cena jednostkowa netto - za 1 wozokilometr świadczonej usługi przewozowej autobusem typu D wynosi:

brutto złotych (w tym podatek VAT):

(słownie:.....)

netto złotych:.....

(słownie:.....)

Stawka podatku VAT wynosi %

Kryterium 2 (5% wartości, 1% za każdy autobus)

Liczba autobusów (4 podstawowe i 1 zastępczy) wyposażonych w układ klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej.

Oświadczam, iż do realizacji zamówienia przeznaczę **szt.** autobusów wyposażonych w układ klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej

Kryterium 3

(5% wartości, pojemność autobusu min. 150 miejsc – 0,3% za autobus, min. 160 miejsc – 0,6% za autobus, min. 170 miejsc – 1% za autobus)

Oświadczam, iż do realizacji zamówienia przeznaczę szt. autobusów o pojemności minimum 150 miejsc.

Oświadczam, iż do realizacji zamówienia przeznaczę szt. autobusów o pojemności minimum 160 miejsc.

Oświadczam, iż do realizacji zamówienia przeznaczę szt. autobusów o pojemności minimum 170 miejsc.

Oświadczam, że:

1. Żaden z oferowanych przez mnie autobusów nie jest autobusem typu składak lub SAM.
2. Oferuję świadczenie usług przewozowych w terminie wskazanym w załączniku nr 1.
3. Podczas świadczenia usług przewozowych czynności związane z wykonywaniem przewozów, będą wykonywane przez kierowców zatrudnionych na podstawie umowy o pracę w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r.- Kodeks pracy (Dz. U. z 2019 r. poz. 1040 z późn. zm.).
4. Zobowiązuję się, przez cały okres świadczenia usług przewozowych, do świadczenia usług przy użyciu taboru spełniającego wszystkie wymagania wymienione w załączniku nr 2 o parametrach (typ taboru, wiek, norma czystości spalin Euro oraz wyposażenia ujętego w kryteriach oceny ofert).
5. Zapoznałem się ze stanem i parametrami technicznymi dróg i pętli na podanej trasie linii objętych zamówieniem i nie będę zgłaszał z tego tytułu żadnych żądań.
6. Przyjmuję do wiadomości, że dotyczące mnie dane, w tym dane osobowe (imię i nazwisko/nazwa), data umowy, jej przedmiot, numer, data obowiązywania oraz wartość umowy brutto mogą zostać udostępnione w Urzędowym Rejestrze Umów Urzędu Miejskiego Wrocławia, zamieszczonym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego Wrocławia
7. Przedstawiona cena jednostkowa netto za 1 wozokilometr uwzględnia zabezpieczenie należytego wykonania wynoszące 1% wartości usługi oraz wszystkie koszty związane ze świadczeniem przedmiotowych usług.

Upoważniony przedstawiciel Wykonawcy:

Data :