

TECHNICKÁ SPECIFIKACE A PODMÍNKY PRO ZABEZPEČENÍ PROVOZUSCHOPNOSTI TROLEJBUSŮ**1 Obecně****1.1 Obecné požadavky****1.1.1 Legislativní požadavky [PTK]**

Nabízené trolejbusy musí být ke dni předání schváleny pro provoz na pozemních komunikacích a v městské hromadné dopravě osob a homologovány dle platných právních předpisů na území České republiky (např. rozhodnutím drážního úřadu o schválení typu vozidla na základě zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, vydáním průkazu technické způsobilosti), včetně závazných českých a evropských technických norem (ČSN, EN) nebo musí splňovat rovnocenné řešení a současně musí být bez jakýchkoliv technických či jiných úprav způsobilé k provozu v síti MHD zadavatele.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
-------------------	-------

1.1.2 Typ vozidla [PTK]

Trolejbus městský nízkopodlažní tříčlánkový. Typ vozidla „Kloubový+“ (Kb+) pro městské linky, dle Standardu kvality PID – Autobusy PID bod 4.2.1.1. který je přílohou č. 10 Kupní smlouvy. Tato technická specifikace dále buď upřesňuje podmínky dané Standardy kvality PID – Autobusy PID, nebo klade požadavky nad rámec Standardů kvality PID – Autobusy PID.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
-------------------	-------

1.1.3 Údaje o podmínkách provozu u zadavatele

Pro účely vypracování požadovaného systému záruk a volby odpovídající konfigurace trolejbusů poskytuje zadavatel dodavatelům následující údaje o podmínkách provozu:

Druh provozu	Městská doprava osob na pravidelných a nepravidelných linkách
Průměrná provozní rychlost	28,38 km/hod.
Předpokládaný průměrný roční proběh na vozidlo	90.000 km
Průměrná vzdálenost zastávek	813,6 m
Přibližný podíl úseků s trolejovým vedením ku celkové délce linky	50 %
Kvalita silniční sítě	veřejné komunikace na území hl. m. Prahy

2 Provozní vlastnosti

2.1 Rozměry

2.1.1 Základní rozměry trolejbusu [PTK]

<p>Celková výška maximálně 3,50 metru se sběrači ve stažené poloze. Celková délka minimálně 23 m a maximálně 25 m.</p> <p>Dodavatel uvede rozměry nabízeného trolejbusu v metrech, zaokrouhlené na dvě desetinná místa. Veškeré, zadavatelem zde blíže nespecifikované, rozměry trolejbusu musí být v souladu se Standardem kvality PID pro vozidlo typu Kloubový+ (Kb+).</p>	
Odpověď:	<p>Délka: [24,70]m</p> <p>Šířka: [2,55]m</p> <p>Výška: [3,50]m</p>

2.1.2 Výška podlahy

<p>Výška podlahy v úrovni všech dveří pro cestující nejvýše 360 milimetrů nad vozovkou ve standardní jízdě poloze a standardním tlaku huštění pneumatik při pohotovostní hmotnosti.</p> <p>Dodavatel uvede požadovaný rozměr v milimetrech zaokrouhlený na celé číslo.</p>	
Odpověď:	<p>Výška podlahy nad vozovkou: [320] mm</p>

2.1.3 Nájezdové úhly

<p>Nájezdové úhly ne menší než 7,0° vpředu i vzadu.</p> <p>Dodavatel uvede požadovaný rozměr ve stupních zaokrouhlený na jedno desetinné místo.</p>	
Odpověď:	<p>Nájezdový úhel vpředu: [7]°</p> <p>Nájezdový úhel vzadu: [7]°</p>

2.1.4 Světla výška a přechodový úhel

<p>Schopnost přejezdu zpomalovacího prahu či jiné standardně aplikované překážky na vozovce (dle Technických podmínek Ministerstva dopravy ČR č. 85 pro zpomalovací prahy) o výšce 150 mm a délce 7.000 mm (včetně nájezdových ramp o sklonu 1:15) bez rizika kontaktu jakékoliv části podvozku vozidla s touto překážkou.</p>	
Odpověď (ANO/NE):	<p>[ANO]</p>

2.1.5 Obsaditelnost

40 - 55 sedadel pro cestující (bez místa řidiče, lze započítat sklopná sedadla, která ale mohou tvořit max. 15% všech sedadel). Minimálně 6 sedadel vyhrazených pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace, minimálně 2 tato sedadla dostupná z úrovně podlahy (bez nutnosti výstupu na schod nebo podestu).

S ohledem na požadovaný počet sedadel dle Standardů kvality PID – Autobusy PID uspořádat interiér pro maximalizaci počtu přepravených cestujících. Dodavatel dále uvede maximální obsaditelnost při maximální technicky přípustné hmotnosti vozidla dle platného předpisu EHK OSN č. 107.

Dodavatel k nabídce přiloží půdorys interiéru vozidla se zobrazením rozmístění sedadel cestujících a půdorys plochy použité pro výpočet obsaditelnosti stojícími cestujícími.

Odpověď:	Počet sedadel (z toho sklopných): [52] ([0]) Maximální obsaditelnost: [195]
Odpověď:	Celková obsaditelnost při maximální hustotě 5 osob/m²: [179]

2.1.6 Konstrukční rychlost [PTK]

Konstrukční rychlost min. 70 km/h. v režimu jízdy pod trolejí i na baterie. Dodavatel uvede konstrukční rychlost v celých km/h.

Odpověď:	Konstrukční rychlost [70] km/h.
----------	--

2.1.7 Podvozek a agregáty

Všechny agregáty musí být uspořádány tak, aby umožnily bezproblémový přístup ke všem místům, na kterých se provádí plánovaná údržba nebo běžné opravy. Diagnostické přípojky a otvory pro doplňování provozních kapalin a maziv musí být na dobře přístupných (bez demontáže jakékoliv součásti) a dostatečně chráněných místech.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
-------------------	--------------

2.1.8 Hnací řetězec

Dvě nápravy hnací.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
Odpověď:	Typ a počet trakčních motorů [asynchronní, 2 motory]

2.1.9 Chladicí soustava

Výkon chladicí soustavy musí být dostatečný za všech klimatických podmínek, které se mohou vyskytnout v regionu města Prahy a přilehlého okolí (dostatečným výkonem se rozumí výkon umožňující jízdu bez provozních omezení).

Pokud je k chlazení použita chladicí kapalina, musí být umožněna účinná kontrola hladiny chladicí kapaliny pohledem bez otevírání zátky expanzní nádrže (např. vodoznak). Vodoznak musí být konstruován a umístěn tak, aby byla zajištěna vyhovující funkce po celou dobu životnosti trolejbusu s minimální údržbou. Vodoznak musí být vyroben z materiálu, u kterého není předpoklad snižování průhlednosti během životnosti trolejbusu (např. sklo).

Signalizace nízkého stavu chladicí kapaliny na přístrojové desce (optická i akustická).

Chladicí kapalina musí být popsána obecně užívanou technickou specifikací, nikoliv pouze označením výrobce a typu.

Místa náchylná k vytvoření vzduchových kapes v chladicí soustavě opatřit odvodušňovacími ventily.

Veškeré komponenty zapojené do chladicí soustavy koncipovat tak, aby nedocházelo k jejich materiálovému ovlivnění (degradaci) působením chladicí kapaliny, případně aby tyto materiály negativně neovlivňovaly stav chladicí kapaliny jako takové.

Na exponovaných a těžko přístupných místech zajistit takový způsob vedení chladicí kapaliny, které bude z hlediska použitého materiálu koncipováno na deklarovanou životnost vozu (trubky, dostatečně odolné hadice).

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.1.10 Trakční akumulátory [PTK]

Garantovaný dojezd trolejbusu na baterie min. 11 km s použitím topení nebo klimatizace za jakýchkoliv provozních a klimatických podmínek v podmínkách hl. m. Prahy v souladu se Standardy kvality PID Autobusy s dosahováním maximální povolené rychlosti, plném obsazení vozidla a zastavování ve všech zastávkách včetně odbavení cestujících, na křižovatkách a ostatních překážkách po dobu životnosti akumulátorů. Jízda bude probíhat v povoleném rozsahu úrovně nabití akumulátorů, referenční linka pro měření je linka č. 119 v trase Letiště Václava Havla (nabíjecí stání, obratiště – Terminál 1 – Terminál 2 – Nádraží Veleslavín a zpět), přičemž měření bude započato v obratišti Letiště Václava Havla a povede souvisle po trase linky bez připojení sběračů k troleji. Délka trasy linky tam a zpět je 17,9 km, jízdní doba tam a zpět je 45 min. Dodavatel musí poskytnout záruku, že životnost akumulátorů bude min. 60 měsíců nebo 450.000 km, během záruky životnosti akumulátorů musí být zachovány minimální hodnoty dojezdu dle tohoto bodu. V případě poskytnutí vyšší záruky než minimální stanovené, bude záruka životnosti akumulátorů na kilometrový dojezd úměrně navýšena, a to o 7.500 km na každý dodatečný měsíc záruky nad rámec minimálně stanovené záruky. Dodavatel musí být schopen dodat náhradní akumulátory po dobu deklarované životnosti trolejbusu. Dodavatel musí při požadavku odběratele zajistit bezplatný zpětný odběr a likvidaci akumulátorů s ukončenou životností (za akumulátory s ukončenou životností se považují akumulátory, které neplní požadavky minimálního dojezdu dle tohoto bodu).

Grafické znázornění referenční linky č. 119 včetně vyznačení přibližného rozsahu nabíjecí a napájecí troleje je uvedeno v příloze č. 1 této technické specifikace.

Na přístrojové desce instalovat ukazatel polohy sběračů, stavu nabití trakčních akumulátorů s přesností na 1 %, ukazatel procesu nabíjení, ukazatel napětí v troleji.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
Odpověď:	Dojezd: [11] km
Odpověď:	Kapacita trakční baterie [60] kWh
Odpověď:	Záruka na trakční baterie [180] měsíců

2.1.11 Rozhraní pro nabíjení trakčních akumulátorů [PTK]

Trolejbus musí být vybaven zařízením pro nabíjení trakčních akumulátorů z níže uvedených rozhraní:

a) Z trolejbusové troleje

- Dvoupólová trolejbusová trolej 600 V DC a 750 V DC

- Napájecí charakteristiky dle ČSN EN 50163 ed. 2 pro střední hodnoty napájecí DC sítě:

Jmenovité napětí $U_n = 600V$ Nejnižší krátkodobé U_{min2} a trvalé napětí U_{min1} shodně $400V$, nejvyšší trvalé napětí $U_{max1} = 720V$; Nejvyšší krátkodobé napětí $U_{max2} = 800V$, krátkodobé rekuperované napětí $U_{max3} = 900V$

Jmenovité napětí $U_n = 750V$ Nejnižší krátkodobé U_{min2} a trvalé napětí U_{min1} shodně $500V$, nejvyšší trvalé napětí $U_{max1} = 900V$; Nejvyšší krátkodobé napětí $U_{max2} = 1000V$, krátkodobé rekuperované napětí $U_{max3} = 1270V$

- Trolej trvale pod napětím, vizuální identifikace stavu pod napětím/bez napětí pro řidiče, vzdálený dohled na stav napájení troleje z Energeticko-technologického dispečinku v rámci stávajícího systému řízení napájecí sítě tramvají

- Výška trolejového vedení je $4,3m$ až $6,0m$ – minimální pracovní rozsah proudového sběrače

- Minimální rozteč trolejových vodičů $0,6m$ (dle ČSN 33 3516 bod 3.4.1)

- Trolejbusové proudové sběrače s vyměnitelnými uhlíkovými smýkadly pro napájení pohonné jednotky, pomocných pohonů, vytápění, klimatizace a nabíjení trakční baterie během jízdy a při stání vozidla s poloautomatickým ovládáním (pomocí tlačítka na panelu řidiče i systému obousměrné radiové komunikace s drážní infrastrukturou) s možností stahování za jízdy, s bezpečnostním stahováním při vypadení a s možností ruční manipulace pomocí samonavýjených provazů;

- Minimální nabíjecí proud stojícího vozidla $100 A$

- Možnost pomalého nočního nabíjení sníženým proudem a balancování baterií prostřednictvím trolejbusových sběračů z trolejbusové troleje

- Dvojitá izolace vozidla

- Napájecí systém bez komunikace s vozidlem

- Možnost jízdy na trakční baterii i se zvednutými sběrači (např. při vzniku námrazy)

b) Zásuvný systém nabíjení

Rozhraní standardu CCS-2. Vstupní napětí nabíječky napájené ze standardní třífázové zásuvky nebo rozvaděče $3x400V AC$, maximální odebíraný proud do vozidla přes nabíječku s konektorem typ CCS-2 – do $63 A$.

Softwarové a hardwarové vybavení pro sledování nabíjení v reálném čase všech dobíjených vozidel na vzdálené stanici (PC), možnost vzdáleného nastavení priority nabíjení a předtápění jednotlivých vozidel.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.1.12 Pneumatiky

Bezdušové pneumatiky s celoročním dezénem a se zesílenými boky pro městský provoz.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

Odpověď:

Rozměr pneumatik: [275/70 R22,5 – 1.,2.,3.náprava; 315/60 R22,5 – 4.náprava]

2.1.13 Vzduchová soustava

Montovat vysoušeč vzduchu a odlučovač oleje. Možnost vypuštění kondenzátu ze všech vzduchojemů bez speciálních přípravků a bez potřeby přístupu pod trolejbus a takovým způsobem, aby bylo zamezeno znečištění obsluhy vypouštěným kondenzátem.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
-------------------	-------

2.1.14 Systém preventivního postřiku troleje proti vzniku námrazy

U 2 trolejbusů z dodávky instalovat systém automatického postřiku roztoku nemrznoucí směsi pro preventivní ošetření troleje před námrazou.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
-------------------	-------

2.2 Elektroinstalace

2.2.1 Elektroinstalace

Do rozvodné skříně elektroinstalace umístit plán rozmístění, jističů a relé s popisy v českém jazyce. Obvody jištěny jističi (ne tavnými pojistkami). Veškerá elektroinstalace musí být v takovém provedení, aby bylo minimalizováno samovolné poškození způsobené standardním provozem (aplikace průchodek, chrániček a odpovídajících konektorových spojů), včetně dostatečné ochrany veškerých spojů proti vlhkosti bez nutnosti pravidelného ošetřování těchto spojů.

Montovat elektrický odpojovač s ovládním z kabiny řidiče. Zajistit zapínání a vypínání OIS v návaznosti na stav elektrického odpojovače. Montovat mechanický odpojovač akumulátorů. Použití takové konstrukce odpojovače, která umožňuje řidiči oddělení nebo vyjmutí ovládacího prvku (rukojeti) z tělesa odpojovače není dovoleno.

Montovat standardizovanou zásuvku typu autozapalovač s napětím 12 a/nebo 24V a možným příkonem zapojeného zařízení alespoň 10 A. Montovat zásuvku USB typu A s napětím 5V a možným příkonem zapojeného zařízení alespoň 3 A. Obě zásuvky umístit v kabině řidiče na vhodné místo, aby je bylo možné využít pro nabíjení různých osobních mobilních zařízení, jako například mobilní telefon apod. Napájení těchto zásuvek se vypíná s vypnutím elektrického odpojovače. Obě zásuvky označit hodnotou napětí a maximálním možným příkonem.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
-------------------	-------

2.2.2 Vnější osvětlení

Zdvojená brzdová, obrysová a směrová zadní světla. Jedna sada světel umístěna v horní části zádě vozu.

Světla pro denní svícení (případně sdružená s předními obrysovými světly) zapínána automaticky, s možností vypnutí přepínačem směru jízdy - poloha N, případně samostatným tlačítkem na palubní desce.

Provedení všech světel LED technologií.

Přední mlhová světla. Přední mlhová světla jsou přípustná halogenová.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
-------------------	-------

2.2.3 Cyklovač stěračů předního skla

Seřiditelný cyklovač stěračů (první poloha s volitelným intervalem)

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
-------------------	-------

2.2.4 Akumulátory palubní sítě (tj. ne trakční)

Bezúdržbové akumulátory o dostatečné kapacitě odpovídající spotřebě vozidla včetně výbavy požadované zadavatelem.

Akumulátory musí být snadno přístupné pro provádění pravidelné kontroly stavu svorek a hladiny elektrolytu bez demontáže z vozidla.

Indikace stavu nabití akumulátorů na přístrojové desce.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.2.5 Zásuvka pro externí zdroj

Pro případ, že dojde k takovému vybití akumulátorů palubní sítě (viz předchozí bod), že nebudou schopny uvést trolejbus do provozního stavu a spustit jejich dobíjení z trakčních akumulátorů, musí být trolejbus vybaven zásuvkou pro nouzové napájení palubní sítě externím zdrojem 24 V stejnosměrných. Napojením na tento externí zdroj musí být možné uvést elektrobuses do provozního stavu a spustit dobíjení akumulátorů palubní sítě. Zásuvka pro externí zdroj kompatibilní se zásuvkami používanými na autobusech zadavatele – typ ZAB 24V dle ČSN 30 4002, nebo typ NATO dle VG 96 917.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.2.6 Systém radiové komunikace s drážní infrastrukturou

Vybavení systémem obousměrné radiové komunikace na frekvenci 2,4 GHz se zařízením drážní infrastruktury pro automatické ovládání sběračů (zvedání pod natrolejovací stříškou, stahování před ukončením troleje, přestavování trolejových výhybek, apod.)

Automatické i manuální ovládání výhybek prostřednictvím terminálu palubního počítače OIS.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.3 Bezpečnost

2.3.1 Bezpečnostní prvky

Všechny bezpečnostní prvky montované do trolejbusu musí být konstruovány tak, aby v případě vlastní poruchy zřetelně signalizovaly řidiči nebezpečný stav. Zvláštní pozornost musí být věnována bezpečnostním systémům brzdové soustavy, dveří, plošiny pro invalidy a blokování rozjezdu trolejbusu při otevřených dveřích, resp. při vysunutí plošiny pro invalidy.

Posilovač řízení je funkční i při výpadku trakčního napájení.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.3.2 Vyřazení bezpečnostních prvků z činnosti – nouzový dojezd

Trolejbus musí být vybaven funkcí, která umožní řidiči vyřazení z činnosti všechny bezpečnostní prvky, které znehybňují vozidlo v případě poruchy některého ze systému, s nímž jsou dané bezpečnostní prvky svázány. Vyřazení takových bezpečnostních prvků musí být umožněno pouze řidiči s jeho přímým vědomím (varovná informace o takovém stavu na přístrojové desce). Řidič musí s touto funkcí být schopen nouzového dojezdu do nejbližšího místa, kde bude možné zajistit bezpečné vystoupení cestujících.

Tato podmínka neplatí pro ty bezpečnostní prvky znehybňující vozidlo, jejichž vyřazení výše uvedeným způsobem, byť jen pro nouzové dojetí, by bylo v rozporu splatnou legislativou.

Konečné provedení podléhá schválení zadavatele.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.3.3 Zajištění trolejbusu proti neoprávněnému použití

Zajištění trolejbusu proti neoprávněnému použití dle předpisů platných v ČR. Přední dveře musí být uzamykatelné z vnější strany, ostatní dveře z vnější strany uzamykatelné, nebo zajistitelné zevnitř s ochranou proti neoprávněnému uzamčení ze strany cestujících. V případě, že je třeba k zajištění ostatních dveří speciální nástroj, tento dodat v počtu 6 ks ke každému vozu. Pro všechny dveře stejný klíč.

Odpoověď (ANO/NE):	[ANO]
--------------------	-------

2.3.4 Staniční a parkovací brzda

Montovat staniční brzdu s automatickou aktivací po otevření všech dveří. Aktivace staniční brzdy musí být rovněž možná u stojícího vozidla bez ohledu na polohu všech dveří také samostatným manuálním ovladačem umístěným na pravé straně přístrojové desky. Po dobu aktivace staniční brzdy musí svítit brzdová světla. Automatická deaktivace staniční brzdy musí být možná po splnění předepsaných podmínek (zavření všech dveří, bez ohledu na polohu předních, a sešlápnutí plynového pedálu) a bez zbytečné časové prodlevy. Signalizovat opticky a akusticky řidiči stav, kdy dojde k vypnutí řízení a není zabrzděna parkovací brzda.

Odpoověď (ANO/NE):	[ANO]
--------------------	-------

2.3.5 Zvukové výstražné zařízení (houkačka)

Vzduchová houkačka, provedení a tón musí odpovídat kategorii vozidla a nesmí být zaměnitelné s běžným osobním automobilem.

Odpoověď (ANO/NE):	[ANO]
--------------------	-------

2.3.6 Vnější kamery

Couvací kamera s přenosem dat v reálném čase, se zobrazením na displeji v zorném poli řidiče (mimo displej OIS). Automatická aktivace při zařazení zpátečky. Kamera snímající sběrače trolejbusu v reálném čase, se zobrazením na displeji v zorném poli řidiče (mimo displej OIS). Zobrazení kamery je aktivní při zvednutí, požadavku na zvednutí a stažení sběračů (není vyžadováno při zařazení zpětného chodu – např. sdružený displej). Zajištění dostatečné ochrany kamer před poškozením a znečištěním (průjezd mycí linkou, vandalismus, apod.).

Odpoověď (ANO/NE):	[ANO]
--------------------	-------

2.3.7 Kladívka pro nouzové rozbití skel

Kladívka pro nouzové rozbití skel musí být zajištěna proti odcizení připojením k držáku samonavíjecím lankem a umístěna tak, aby nedocházelo k jejich nežádoucím uvolňování z držáků (např. při opření cestujících).

Odpoověď (ANO/NE):	[ANO]
--------------------	-------

2.3.8 Tempomat

Montovat tempomat s pamětí na poslední zvolenou rychlost. Funkce a nastavená rychlost tempomatu musí být signalizována na palubní desce. Tempomat udržuje rychlost i brzděním elektrodynamickou brzdou.

Odpoověď (ANO/NE):	[ANO]
--------------------	-------

2.3.9 Tachograf

Montovat tachograf se záznamem provozních dat v souladu s platnou drážní legislativou. Součástí dodávky je software včetně licence na vyčtení, zobrazení a export zaznamenaných dat z vozidel.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
Odpověď:	Specifikace tachografu: [specifikace tachografu je zvláštní přílohou nabídkové dokumentace]

2.3.10 Hlídač izolačního stavu

Montovat hlídač izolačního stavu s možností diagnostiky závad. Součástí dodávky je software včetně licence na vyčtení a zobrazení zaznamenaných dat z vozidel.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
Odpověď:	Specifikace hlídače izolačního stavu: [specifikace tachografu je zvláštní přílohou nabídkové dokumentace]

2.4 Životnost

2.4.1 Deklarovaná životnost [PTK]

Deklarovaná životnost trolejbusu minimálně 144 měsíců v městském provozu. Dodavatel uvede deklarovanou dobu životnosti v měsících.	
Odpověď:	[180] měsíců

2.4.2 Záruka [PTK]

Záruka trolejbusu minimálně 60 měsíců v městském provozu. Dodavatel uvede nabízenou dobu záruky v měsících.	
Odpověď:	[96] měsíců

2.4.3 Protikoroze ochrana [PTK]

Celý podvozek a skelet karoserie musí být v provedení zajišťujícím předpoklady pro dosažení nejvyšší technicky možné životnosti trolejbusu (např. kataforéza, nekorodující materiály apod.). Samovolný výskyt koroze, která nebude způsobena vlivem nesprávného užívání či péče zadavatele na podvozku, skeletu karoserie a dalších částech tvořících vnější opláštění a prvky interiéru trolejbusu bude posuzován jako vada po dobu trvání záruky.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.5 Karoserie

2.5.1 Olakování karoserie a polepy

<p>Barevné provedení olakování karoserie v provedení červená-bílá (vodorovné lakování), nebo tzv. redesign PID (kombinace svislých pruhů v odstínech šedá RAL 7038 a červená RAL 3020). Vodorovná plocha střechy karoserie pouze šedá RAL 7038. Životnost laku a polepů aplikovaných na základě obecně závazné legislativy, včetně barevné stálosti min. 6 let při denním mytí v průjezdných rotačních kartáčových myčkách bez nutnosti aplikace čistících či ochranných chemických přípravků (vosky apod.) po dobu trvání záruky. Nedodržení této podmínky bude posuzováno jako vada.</p> <p>Dodavatel k nabídce přiloží nákresy nebo fotografie zobrazující přední, zadní a oba boční pohledy na vozidlo s návrhem barevného provedení vozidla odpovídajícím tomuto bodu.</p> <p>Konečné provedení olakování a umístění příslušných polepů na dodávaných trolejbusích podléhá schválení zadavatele.</p>	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.5.2 Zpětná zrcátka

<p>Vnější zpětná zrcátka v celistvém (neděleném provedení), vyhřívaná a elektricky seřiditelná z místa řidiče. Pravé vnější zpětné zrcátko umístit tak, aby bylo vidět zvenku na ostatní dveře při otevřených předních dveřích. Pokud není možné mytí trolejbusu v průjezdných rotačních kartáčových myčkách s nasazenými zrcátky, musí být zrcátka, včetně elektrického připojení, konstruována tak, aby demontáž a montáž byla co nejjednodušší bez použití speciálního nástroje a zároveň jejich spojení s karoserií bylo dostatečně robustní. Elektrické připojení musí být koncipováno tak, aby byla zajištěna dlouhodobá životnost v případě denní demontáže a montáže zrcátek. V případě nutnosti demontáže a montáže vnějších zpětných zrcátek musí být systém spojení zrcátek s karoserií v takovém provedení, aby jej nebylo nutné preventivně udržovat mimo základní kilometrický interval pravidelné údržby (údržbu není schopen provádět řidič).</p> <p>Zadavatel připouští řešení vnějších zpětných zrcátek formou vnějších kamer a samostatných monitorů umístěných v interiéru vozidla u levého a pravého sloupku předního okna.</p>	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
Odpověď:	Specifikace provedení vnějších zrcátek: [Zástavba vnější zpětných zrcátek v celistvém (neděleném provedení), vyhřívaná a elektricky seřiditelná z místa řidiče. Každé ze zrcátek se skládá ze dvou samostatně ovládaných skel (jedno hlavní velké, jedno doplňkové malé sférické).]

2.5.3 Uzavírání vnějších a vnitřních schrán a servisních krytů

Jednotný systém uzavírání vnějších a vnitřních schrán (mimo schrány s požadavkem na uzamčení) s dostatečnou odolností a životností odpovídající dennímu používání. Možnosti ovládání: A) provedení zámků s vnitřním čtyřhranem 8 mm, B) v případě jiného řešení je podmínkou dodání příslušného otevíracího nástroje v počtu 6 ks s každým vozem, včetně držáku na tento nástroj v prostoru kabiny řidiče. Otevírací nástroj musí být rovněž konstruován s dostatečnou odolností a životností odpovídající dennímu používání. Dodavatel uvede způsob uzavírání všech vnějších a vnitřních schrán a servisních krytů.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
Odpověď:	[Všechny vnější schrány a víka mají provedení zámků s vnitřním čtyřhranem 8 mm, vnitřní schrány a víka mají provedení zámků s vnitřním čtyřhranem 8 mm, některá servisní víka v podlaze jsou uzavírána upevňovacími rychlošrouby s křížovou zápustnou hlavou.]

2.6 Dveře

2.6.1 Počet a rozměry dveří cestujících [PTK]

Počet a rozměry dveří odpovídající poptávanému typu trolejbusu uvedenému v bodu 1.1.2 v souladu se Standardy kvality PID.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.6.2 Rychlost dveří cestujících

Doba nutná k otevření nebo zavření všech dveří nesmí přesáhnout 3,0 sekundy. Dodavatel uvede dobu k otevření a zavření dveří v sekundách zaokrouhlených na jedno desetinné místo, tato doba se počítá od pokynu k otevření nebo zavření dveří (za předpokladu splněných podmínek k otevření nebo zavření dveří) do úplného otevření nebo zavření všech dveří cestujících. Dodavatel uvede dvě hodnoty, pokud se doba pro otevření a zavření navzájem liší. Do doby pro zavření se nezapočítává doba výstrahy před zavřením dveří.	
Odpověď:	Doba pro otevření/zavření dveří: [3,0] s

2.6.3 Typ dveří cestujících

Odmrazování skel v předních dveřích, pokud jsou na úrovni řidiče. Zadavatel akceptuje systém otevírání dveří dovnitř, vně, případně kombinaci obou systémů. V případě dveří otevíraných vně vozidla musí být dveře i jejich mechanismus provedeny tak, aby umožňovaly otevírání dveří u zastávek s výškou nástupní hrany až 250 mm včetně, aniž by při provozní výšce vozidla (bez nutnosti zvyšování / snižování (kneelingu) světlé výšky vozidla řidičem) docházelo ke kolizi dveří nebo dveřního mechanismu s povrchem zastávky. V případě dveří otevíraných vně vozidla nesmí docházet ke kolizi dveří a jejich mechanismu s pravým předním kolem, případně jakýmkoliv jiným pohyblivým dílem při jakémkoliv provozním nastavení rejdu předních kol.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.6.4 Bezpečnost dveří

Blokování rozjezdu trolejbusu před dovřením všech dveří a před uvedením plošiny pro nástup osob na invalidním vozíku do polohy pro jízdu. Při náhodném zvednutí plošiny za jízdy a současném uzavření všech dveří a bez ohledu na polohu předních dveří, nesmí dojít k blokování rozjezdu či jízdy.

Dveře s jištěním proti sevření cestujícího při jejich zavírání s funkcí automatického otevření při kontaktu s překážkou. Při otevírání dveří je rovněž vyžadováno jištění proti možnému sevření nebo jiného zranění cestujícího, buď formou omezení maximální síly, kterou bude dveřní křídlo (křídla) působit na překážku, nebo zastavením dveřního křídla (křidel) při kontaktu s překážkou. Po automatické reverzaci se dveře mohou znovu zavřít, popř. otevřít až po dalším použití ovládacího prvku (tlačítka) pro ovládání dveří řidičem.

Všechny prostory v blízkosti dveří chránit tak, aby nemohlo dojít k nežádoucímu poranění cestujících vlivem pohybu křídel dveří při jejich otevírání či zavírání. Důraz je kladen zejména na zadržovací tyče, ovládací tyče dveří, madla a prostor okolo označovačů jízdenek, kde se mohou cestující intuitivně držet či opírat. Současně nutno zajistit dostatečný počet přídržných míst v blízkosti všech dveří tak, aby se cestující mohli za jízdy bezpečně držet a nedocházelo k pádům či zraněním.

Nouzové otevírání dveří zvenku (s výjimkou předních dveří) i zevnitř musí být zajištěno vhodným způsobem proti neúmyslné manipulaci cestujících.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.6.5 Signalizace dveří

Souvislá zvuková signalizace před zavřením dveří ovládaná ručně řidičem a automaticky pokračující během zavírání dveří.

Funkce: stisknutím tlačítka pro zavírání všech středních a zadních dveří se spouští zvuková a světelná výstražná signalizace v trvání 3 sekund a následně je zahájeno zavírání dveří při pokračování signalizace, podržením tlačítka řidičem ve stisknuté poloze se signalizace prodlužuje a zavírání dveří je zahájeno až po uvolnění tlačítka, prodleva 3 sekund se počítá od stisku tlačítka, tj. v případě podržení tlačítka řidičem delším než 3 sekundy (prodloužení signalizace) se již prodleva následně neuplatňuje. Signalizace se vypíná automaticky při dovření dveří. Funkce zvukové výstražné signalizace není vázána na ovládání předních dveří, pokud jsou na úrovni řidiče.

Optická signalizace v interiéru nad všemi dveřmi v provedení příčně dělená – vlevo text „stop“ + bílé prosvětlení, vpravo symbol „nenastupovat při zavírání dveří“ + červené prosvětlení. Optická signalizace vně vozu nad dveřmi (vyjma předních) v červeném provedení.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.6.6 Ovládání dveří

Všechny ovládací prvky dveří musí být umístěny na jednom místě v kabině řidiče tak, aby mohly být ovládány pravou rukou řidiče, a musí být dostupné beze změny polohy těla řidiče. Ovládání dveří: dva nezávislé ovládače – jeden pro přední dveře a druhý pro všechny ostatní dveře. Ovladač pro přední dveře musí být označen symbolem „1“, pro ostatní dveře symbolem „2“. Přední dveře musí být možné otevřít z místa řidiče bez zapnutého řízení či elektrického odpojovače baterií.

Přímé otevírání dveří ovládacím tlačítkem a současně možnost aktivace poptávkového (samoobslužného) otevírání dveří – dotyková tlačítka na dveřích + propojení s ostatními tlačítky v prostoru cestujících. Systém poptávkového otevírání dveří musí umožnit dodatečné otevření nepoptávaných dveří z místa řidiče (bez nutnosti předchozího zavření ostatních dveří). Automatická deaktivace poptávkového otevírání v okamžiku stisku tlačítka zavírání středních a zadních dveří (tlačítko se symbolem „2“), případně okamžikem rozjezdu vozidla (pokud nedošlo k poptávce a otevření uvedených dveří).

Funkce a logika provozních stavů samoobslužných tlačítek dle Standardů kvality PID. Na ovládacích prvcích pro cestující umístit piktogramy v provedení s vystupujícím reliéfem

Informace o otevření / zavření dveří a aktivaci systému poptávkového otevírání řidičem je přenášena do OIS.

Montovat vnější ovládání předních dveří (navíc k nouzovému) s dostatečnou odolností proti povětrnostním vlivům (déšť, mráz, apod.) Toto ovládání musí být funkčně nezávisle na stavu řízení nebo elektrického odpojovače baterií.

Proces zavírání dveří musí být možné kdykoliv zastavit povelom k otevření dveří.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.6.7 Osvětlení nástupního prostoru včetně nástupiště

Osvětlení nástupního prostoru v době od otevření dveří do rozjezdu vozu, které za snížené viditelnosti umožní bezpečný nástup cestujících a zároveň dostatečnou viditelnost prostoru dveří z místa řidiče, aniž by docházelo k oslnění řidiče (např. přes zpětné zrcátko).

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.6.8 Snížení nástupní hrany

Trolejbus musí být vybaven zařízením pro snižování nástupní hrany v zastávkách (kneelingem) s možností aktivace a deaktivace z místa řidiče. Před rozjezdem vozidla musí dojít k automatickému vrácení kneelingu do základní polohy (blokování rozjezdu ve sklopené poloze).

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.6.9 Plošina pro invalidní vozík

Manuálně ovládaná vyklápěcí plošina pro nástup a výstup osob na běžném i elektrickém invalidním vozíku bez jakékoliv nevratné deformace s nosností nejméně 350 kg a s životností odpovídající deklarované životnosti trolejbusu. Prostor pro invalidní vozíky a kočárky musí být snadno dostupný ze dveří vybavených plošinou.

Na vhodném místě v interiéru trolejbusu montovat optickou signalizaci, která bude v činnosti po dobu, kdy bude plošina pro nástup osob na invalidním vozíku v režimu blokování rozjezdu či jízdy. Signalizace musí být viditelná řidičem obsluhujícím plošinu.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.7 Prostor cestujících

2.7.1 Podlahová krytina

<p>Životnost podlahové krytiny minimálně 144 měsíců.</p> <p>Podlahová krytina v protiskluzovém provedení, hladká, svařovaná bez lišt nebo stříkaná, možnost mytí podlahy vyplachováním tlakovou vodou. Barevné schéma krytiny v souladu se Standardy kvality Ropid. Lišty lemující podlahovou krytinu a obložení podběhů a boků karoserie musí být v provedení, které vylučuje poranění cestujících a poškození jejich oděvu.</p> <p>Konečné provedení podlahové krytiny, zejména barevné provedení a kontrastní pruhy, podléhá schválení zadavatelem.</p>	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
Odpověď:	Životnost podlahové krytiny: [144] měsíců

2.7.2 Sedadla pro cestující

<p>Sedadla pro cestující s polstrováním a koženkovým čalouněním a s celkovou konstrukcí odolnou proti poškození cestujícími, zejména pak proti nadměrnému opotřebení na exponovaných místech sedáku. Barevné provedení skořepiny v tmavém odstínu, skořepinu jako celek koncipovat v provedení umožňující snadné čištění po aplikaci nežádoucích nápisů (graffiti). Sedadla pro cestující nesmí být kotvena do podlahy vozidla v místech, kde by takové kotvení znesnadňovalo úklid podlahy.</p>	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.7.3 Prostor pro kočárky a invalidní vozík

<p>Velikost prostoru musí umožnit přepravu dvou invalidních vozíků nebo dvou kočárků nebo jednoho invalidního vozíku a jednoho kočárku. Provedení prostoru pro invalidní vozíky musí být v souladu s platnou legislativou (se zádovou opěrkou a bočním vedením, přičemž zadavatel požaduje sklopné boční madlo). Pokud je prostor pro dětské kočárky vymezen mimo uvedená místa, musí být tento prostor dostupný od dveří bez nutnosti překonávání schodů.</p>	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.7.4 Zasklení

<p>Boční skla v determální provedení (bez použití folie na povrchu skla). Odstín skla nesmí negativně ovlivňovat čitelnost elektronických informačních panelů. Aplikace dodatečné ochranné fólie z interiéru brání vandalismu.</p>	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.7.5 Topná a větrací a klimatizační soustava prostoru pro cestující

Topnou soustavu prostoru pro cestující dostatečně dimenzovat pro zajištění optimální tepelné pohody cestujících v zimním období pro klimatické podmínky obvyklé na území hlavního města Prahy a přilehlého okolí. Je instalována automatická aktivace a regulace vytápění salonu cestujících udržující požadovanou hodnotu teploty bez možnosti změny řidičem. Požadovaná teplotní (ekvitermní) křivka vnitřní teploty v závislosti na vnější teplotě bude odpovídat parametrům uvedeným ve Standardech kvality PID – Autobusy.

Zajistit dostatečně výkonný a účinný systém větrání trolejbusu pro optimální výměnu vzduchu zejména v letním období. Montovat větrací okénka v bočních sklech v posuvném provedení s možností blokace ovládání okének.

V trolejbusu bude namontována plnohodnotná klimatizace celého salonu cestujících s automatickou aktivací a regulací udržující požadovanou hodnotu teploty bez možnosti změny řidičem. Klimatizace salonu cestujících bude dostatečně účinná pro daný typ trolejbusu a bude schopna v přiměřeném čase dosahovat požadované teploty dle parametrů uvedených ve Standardech kvality PID Autobusy v podmínkách pražské MHD.

Musí být umožněno manuální vypnutí klimatizace a topení a v tomto případě musí být umožněno manuální zapnutí, vypnutí a nastavení rychlosti ventilátorů.

Topná a klimatizační soustava využívá pouze energii z trakčního akumulátoru nebo z trolejí.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.7.6 Držadla pro cestující nižšího věku

Držadla pro cestující nižšího věku na vodorovných zadržovacích tyčích u stropu, rozmístěná v souladu s platnou legislativou tam, kde není dostatek zadržovacích tyčí nebo sedadel pro cestující s držadly na opěrkách. Držadla na vodorovných tyčích aretovat proti posuvu.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.7.7 Výhled řidiče doprava

Optická zábrana na podlahové krytině proti vstupu cestujících do prostoru, kde by bránili výhledu řidiče na pravou stranu (zadavatel využívá přední dveře k nástupu i výstupu). Provedení zábrany podléhá schválení zadavatelem.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.7.8 Osvětlení prostoru pro cestující

Osvětlení prostoru pro cestující v LED provedení ve dvou úrovních intenzity (1-částečné, 2-plné). První stupeň osvětlení musí být proveden tak, aby při něm bylo co nejvíce minimalizováno oslnění řidiče přímé nebo odrazem od čelního skla nebo zasklení kabiny řidiče. Možnost samostatně vypínat první řadu světel bezprostředně za kabinou řidiče.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.7.9 Rámečky na informace pro cestující

Montovat snadno speciálním klíčem otevíratelné rámečky na informace pro cestující formátu nejméně dvanáctkrát A3 naležato nebo většího nad bočními okny na levé straně vozu.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.7.10 Provedení interiéru trolejbusu

Interiér trolejbusu musí být v provedení usnadňujícím jeho čištění (volba vhodných materiálů a barevných odstínů). Veškeré vybavení v interiéru musí být upevněno tak, aby nedocházelo ke vzniku nežádoucích zvukových projevů za provozu trolejbusu.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.8 Pracoviště řidiče

2.8.1 Uzavřená kabina řidiče

Zcela uzavřená a oddělená kabina řidiče od prostoru cestujících. Kabina musí být konstruována tak, aby poskytovala řidiči co nejlepší ochranu před napadením, udržovala vlastní mikroklima a přitom umožňovala prodej jízdenek a komunikaci řidiče s cestujícími. Uzavíratelný otvor v bočním zasklení kabiny řidiče s miskou na mince pro zajištění prodeje jízdenek. Uzamykatelný odkládací prostor pro osobní věci řidiče v prostoru kabiny. Dle prostorových možností další odkládací prvky v prostoru kabiny – schránka na desky s jízdním řádem a vozovými náležitostmi, schránka na knihu zakázkových listů, schránka na peněženku, držák na doklady a vozovou kartu, držák na hrnek, síťka za sedadlem řidiče, prostor na zavazadlo řidiče, držák na háček pro vyklápění plošiny, háček / háčky na ošacení řidiče a háček / háčky na svazek klíčů určených pro použití na voze (klíče od dveří, klíčky na otevírání schrán apod.). Provedení a rozmístění odkládacích prvků podléhá odsouhlasení zadavatele.

Možnost zajištění kabiny nezávisle zevnitř (bez klíče) i zvenku (např. při obsluze plošiny pro invalidy). Aretace dveří kabiny řidiče v uzavřené i otevřené poloze. Kabina, čelní sklo a osvětlení interiéru musí být konstruovány tak, aby co nejvíce omezily vznik rušivých reflexů od osvětleného interiéru trolejbusu v čelním skle nebo zasklení kabiny. Vícetupňové osvětlení v kabině řidiče (pro usnadnění prodeje jízdenek za snížené viditelnosti zajistit dostatečnou intenzitu osvětlení prostoru určeného pro výdej jízdenek a příjem hotovosti).

Veškerá povinná výbava musí mít ve vozidle svůj vyhrazený úložný prostor, ve kterém bude fixována proti pohybu během jízdy. Pokud je tento prostor mimo kabinu řidiče, tak musí být minimalizováno nežádoucí zneužití cestujícími.

Minimalizace nežádoucích zvukových projevů vydávaných konstrukcí a vybavením kabiny řidiče za jízdy vozu.

Eliminovat možnost oslnění sedícího řidiče přímým slunečním svitem pronikajícím do kabiny řidiče přes levé boční a čelní zasklení vozu aplikací vhodných a regulovatelných stínících prvků.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.8.2 Označení ovládacích prvků

Ovládací a signalizační prvky v kabině řidiče označit kromě běžně užívaných symbolů popisem funkce v provedení odolném proti opotřebení. Pokud to konstrukce trolejbusu neumožňuje, lze na vhodné místo v kabině řidiče umístit názorné schéma pracoviště řidiče s popisem kontrolních a ovládacích prvků. Schéma musí být čitelné za tmy při rozsvíceném osvětlení kabiny řidiče.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.8.3 Sedadlo řidiče

Vyhřívané pneumaticky odpružené seřiditelné sedadlo řidiče s vysokým opěradlem, s opěrkou hlavy, sklopnými loketními opěrkami, s nastavitelnou bederní opěrkou a samostatným posuvem spodního sedáku, bez bezpečnostního pásu. Ovládací prvky sedadla umístěné na pravé straně. Nosnost sedadla řidiče minimálně 150 kg.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

2.8.4 Vnitřní oběh vzduchu a topení v kabině řidiče

Vnitřní oběh vzduchu a topení v kabině řidiče v provedení pro optimální tepelnou pohodu řidiče Dostatečné dimenzování výkonu topné soustavy určené pro vytápění kabiny řidiče v zimních měsících. Dostatečné dimenzování výkonu a rozmístění výdechů ventilace na čelní sklo za účelem eliminace mlžení v celé jeho ploše. Minimalizovat možnost nežádoucího proudění studeného vzduchu do prostoru uzavřené kabiny řidiče formou vhodných těsnění a clon, zejména v oblasti dvířek kabiny. Zachovat poslední nastavení termostatu a rychlosti ventilátorů řidiče i po vypnutí řízení.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.8.5 Klimatizace kabiny řidiče

Je instalována plnohodnotná (kompresorová) klimatizace kabiny řidiče. V prostoru kabiny řidiče musí být zajištěno samostatné dostatečně výkonné, individuálně regulovatelné klimatizování kabiny na požadovanou teplotu. Výstup vzduchu z klimatizace musí být i v palubní desce. Teplota musí být samostatně nastavitelná a s možností automatického režimu s nastavením teploty minimálně v rozmezí 20 až 26°C s maximálním krokem 1°C.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.8.6 Akustická signalizace

Akustická signalizace směrových světel. Možnost regulace hlasitosti veškerých akustických signálů přístrojové desky.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.8.7 Regulace intenzity osvětlení přístrojové desky a podsvícení ovladačů

Regulace intenzity osvětlení přístrojové desky. Podsvícení ovladačů při zapnutém vnějším osvětlení (mimo denní svícení).	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.8.8 Vybavení kabiny řidiče

V prostoru kabiny řidiče nebo v její těsné blízkosti umístit chladničku s vnitřním prostorem umožňujícím umístění dvou běžných PET lahví o objemu 1,5 l (průměr 90 mm, výška 350 mm). Chladicí výkon chladničky umožňující zchlazení obsahu na teplotu nejméně o 25 °C nižší než je teplota okolí (bez nutnosti dosažení teplot pod 0°C). Instalovat autorádio se slotem USB a reproduktory v kabině řidiče.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.8.9 Ruční ovládání elektrodynamické brzdy

Montovat páčku minimálně čtyřstupňového ručního ovládání elektrodynamické brzdy ovládanou pravou rukou řidiče.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.9 Odbavovací a informační systém

2.10 Konfigurace odbavovacího a informačního systému

Montovat odbavovací a informační systém dle Standardů kvality PID.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.11 Tlačítko tísňového volání

Samostatně vyvedené tlačítko pro tísňové volání umístěné v kabině řidiče na boční stěně vlevo vedle sedadla řidiče. Přesné umístění podléhá schválení zadavatelem.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

2.11.1 Ovladač vyhlásování zastávek

Tlačítko vyhlásování zastávek ovládané levou nohou řidiče. Vyhlášení zastávky musí být možné za jízdy. Na přístrojové desce kolébkové tlačítko pro posun o 1 zastávku vpřed a vzad bez vyhlášení zastávky. Závislost vyhlásování zastávek na otevření dveří (při otevření kterýchkoli dveří musí být blokováno případné druhé vyhlášení). Uživatelsky nastavitelná prodleva mezi vyhlášením zastávky a následujícími akcemi palubního počítače s možností zkrácení této prodlevy opakovaným stiskem tlačítka.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

3 Údržba a servis

3.1 Pravidelná údržba a opravy

3.1.1 Časová a materiálová náročnost plánované údržby [PTK]

Základní (nejkratší) stupeň pravidelné údržby (včetně plánované výměny olejů a doplnění maziv) musí mít interval 15.000 km nebo více, případně 3 měsíce nebo více, všechny další úkony pravidelné údržby nad rámec základního stupně údržby musí mít interval, který je násobkem intervalu základního a je zaokrouhlen na desetitisíce kilometrů (nebo celé roky).

Vůz nesmí vyžadovat žádnou plánovanou údržbu ani plánované doplňování či výměny provozních kapalin a maziv (kromě kapaliny do ostřikovačů) mezi základními stupni plánované údržby, kromě sezonní přípravy na zimní/letní provoz a případné záběhové prohlídky.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

3.1.2 Údržba a opravy

Všechny agregáty musí být uspořádány tak, aby umožnily bezproblémový přístup ke všem místům (zejména hrdla pro doplňování všech provozních kapalin a maziv), na kterých se provádí plánovaná údržba nebo běžné opravy.

Dostatečně značené kontrolní vzduchové přípojky na dobře přístupných (bez demontáže jakékoliv součásti a nutnosti vstupu pod vůz) a dostatečně chráněných místech.

Diagnostické zásuvky elektronických systémů umístěné centrálně na jednom, dobře přístupném místě.

Pro manipulaci s nepojízdným trolejbusem musí být každý vůz vybaven zařízením pro tažení a tlačení dalším vozem. Toto zařízení musí být možné využít v přední i zadní části vozu. Umístění vzduchových přípojek pro plnění vzduchové soustavy trolejbusu z externího zdroje v přední i zadní části vozu.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

3.1.3 Čištění výměníků topení a ochrana proti opaření

Výměníky tepla v přední topné skříni a v prostoru pro cestující musí být konstruovány tak, aby je bylo možné vyčistit proudem vzduchu nebo vody bez odpojení přívodů chladicí kapaliny. Pokud je odpojení přívodů nutné, tak všechny přívody musí být opatřeny uzavíracími kohouty pro minimalizaci úniku chladicí kapaliny do interiéru vozidla. Konstrukce všech takových výměníků musí být pro případné vyjímání koncipována tak, aby tuto činnost bylo možné provádět pravidelně s minimální časovou náročností a minimálním rizikem poškození demontovaných komponent. Interval pro demontáž výměníků za účelem čištění bude akceptován pouze jednou za kalendářní rok v rámci údržby prováděné před zimní sezónou.

Výše uvedené podmínky nemusí být splněny, pokud jsou výměníkům předřazeny snadno vyjímatelné, opakovaně použitelné a dostatečně účinné filtry, takže čištění výměníků není nutné. Demontáž/montáž všech předřazených filtrů použitých na voze nesmí přesáhnout celkový čas 0,5 normohodiny. V případě použití předřazených filtrů u výměníků či ventilátorů v prostoru pro cestující musí dodavatel garantovat, že nebude nutné jejich čištění či výměna častěji než je základní interval údržby. Výměna filtrů nesmí být podmíněna odpojením přívodů chladicí kapaliny či demontáží samotných těles výměníků.

Zajistit dostatečnou ochranu proti opaření cestujících osob při náhodném poškození přívodů k výměníkům tepla či samotných výměníků umístěných v prostoru pro cestující. Za dostatečnou ochranu je mimo jiné považováno vhodné umístění krytů či izolace pro minimalizaci rozstříku chladicí kapaliny.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

3.1.4 Mazání podvozku

Všechny díly podvozku musí být mazány jedním druhem plastického maziva. Povinná montáž centrálního mazání podvozku, pokud je počet mazaných míst na podvozku větší než 6 nebo pokud jsou tukem domazávány čepy řídicích a řiditelných náprav a točen. Interval mazání jednotlivých mazaných míst nebo doplňování centrálního mazání mazivem nesmí být kratší než základní interval pravidelné údržby. Porucha funkce centrálního mazání musí být signalizována řidiči na přístrojové desce.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

3.1.5 Mytí agregátů

V návodu k obsluze musí být uveden povolený a předepsaný způsob čištění agregátů, schrán a podvozkových částí včetně obecné specifikace čistících prostředků

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

3.1.6 Víka a servisní otvory v interiéru

Veškerá víka umístěná v interiéru trolejbusu pro přístup k agregátům (např. motor, převodovka, nápravy, brzdové válce, tlumiče, elektroinstalace, mechanismus dveří apod.) musí být umístěna tak, aby byla zaručena jejich snadná demontáž a montáž, popřípadě otevírání a zavírání.

V případě, že je nutno výše zmíněná víka demontovat nebo otevírat z důvodu provádění pravidelné údržby, nebo pokud je to nutné v případě nutnosti odtahu nepojízdného trolejbusu včetně situace mechanického odbrzdění pružinových válců, musí být jejich provedení takové, aby byla zajištěna jejich snadná a rychlá montáž a demontáž, nebo otevření a zavření. Pokud jsou uvedena víka umístěna tak, že je nutno před jejich otevřením nebo demontáží demontovat jiné prvky interiéru (např. sedadla, držáky sedadel, tyče apod.) musí být tyto prvky obdobně konstrukčně uzpůsobeny tak, aby jejich montáž a demontáž byla snadná a rychlá. Tato podmínka není splněna, pokud je ve výše uvedených případech nutná demontáž čalounění sedadel a sedáků.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

3.1.7 Umístění komponent OIS

Všechny základní komponenty montovat do jedné dobře přístupné, chráněné a uzamykatelné skříně. Rozmístění periférií podléhá odsouhlasení zadavatele. Servisní zásuvka USB v prostoru kabiny řidiče mimo standardní dosah řidiče tak, aby nedošlo k její záměně s USB zásuvkou typu A uvedené v bodu 2.2.1. Zásuvku označit nápisem „SERVIS OIS“. Tlačítko „Reset OIS“ v kabině řidiče (v dosahu řidiče).

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

3.1.8 Diagnostika [PTK]

Veškerý software a hardware potřebný pro diagnostiku veškerých systémů aplikovaných v dodaných trolejbusech musí být obsluhovatelný v českém / anglickém jazyce a musí být dostupný (objednatelný) po celou dobu deklarované životnosti každého z dodavatelem dodaného trolejbusu. V případě, že bude nutné po objednání a dodání některého software či hardware zajišťovat pravidelné prodloužení licence či provádět aktualizace, aby mohl být nadále používán, tak tyto úkony, pokud jsou standardně zpoplatněny, budou součástí pořizovací ceny dotčeného software či hardware tak, aby mohl být používán po celou dobu deklarované životnosti každého z dodavatelem dodaného trolejbusu.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

3.1.9 Servisní vybavení

Součástí nabídky musí být úplný soupis diagnostického zařízení a speciálního nářadí potřebného pro údržbu a opravy nabízených trolejbusů včetně OIS a plničků klimatizace, a to včetně cen za jednotlivá zařízení či nářadí.	
Odpověď:	[úplný soupis diagnostického zařízení a speciálního nářadí potřebného pro údržbu a opravy nabízených trolejbusů je uveden ve zvláštní příloze nabídkové dokumentace]

3.2 Dokumentace

3.2.1 Návod k obsluze a údržbě [PTK]

Návody k obsluze a základní údržbě v českém jazyce musí obsahovat minimálně úplný popis všech funkcí ovládacích, kontrolních a signalizačních prvků trolejbusu a způsobu jejich ovládní a úplný soupis výrobcem předepsaných úkonů při údržbě trolejbusů. Návody nesmí obsahovat popis funkcí ovládacích prvků, kterými trolejbus není vybaven. Pokud návody neobsahují dostatečné informace pro provedení úkonů předepsaných při údržbě, musí obsahovat odkazy na další technickou dokumentaci (dílnské příručky, diagnostické postupy apod.). Návody k obsluze musí být dodány v počtu 25 ks v papírové formě a jedenkrát v elektronické formě na volně kopírovatelném nosiči.	
Odpověď (ANO/NE):	[ANO]

3.2.2 Technická dokumentace [PTK]

<p>Úplná sada dílnských příruček v českém nebo anglickém jazyce ke všem agregátům, schémata elektrického zapojení, vzduchové soustavy, hydrookruhů, chladicí soustavy apod., včetně popisů funkce a diagnostických postupů.</p> <p>Zadavatel preferuje technickou dokumentaci v elektronické formě. Bude-li technická dokumentace dodána v elektronické formě, zadavatel nepožaduje papírovou verzi. Elektronická forma dokumentace musí být volně přístupná, aby ji zadavatel mohl bez jakýchkoliv omezení šířit v rámci své interní počítačové sítě.</p> <p>Nebude-li dokumentace dodána v elektronické formě, musí být dodáno 20 sad papírových výtisků.</p> <p>Pokud zadavatel zjistí během deklarované životnosti trolejbusů chybu v technické dokumentaci, je vybraný dodavatel povinen na žádost zadavatele chybu v přiměřené době opravit a vydat dokument v opravené verzi.</p> <p>Dodávka technické dokumentace může být nahrazena poskytnutím on-line přístupu k této dokumentaci s neomezeným počtem uživatelů prostřednictvím sítě Internet.</p> <p>Veškerá dokumentace musí být vztažena ke konkrétním výrobním číslům trolejbusů.</p> <p>Veškerá technická dokumentace včetně její aktualizace je součástí dodávky trolejbusů a její ceny a musí být dodávána po dobu deklarované životnosti trolejbusů.</p> <p>Dodavatel uvede seznam dokumentace níže.</p>	
Odpověď:	[Návod na obsluhu trolejbusu Návod na údržbu trolejbusu Příručky hlavních komponent trolejbusu Obvodové schéma trolejbusu a seznam funkčních jednotek Katalog náhradních dílů]

3.2.3 Katalog ND [PTK]

Katalog náhradních dílů musí být dodán v českém nebo anglickém jazyce v elektronické formě podporující vyhledávání minimálně podle názvu dílu, čísla dílu a agregátu – skupiny a VIN vozidla.

Za elektronickou formu katalogu ND se nepovažuje scanovaný papírový katalog.

Zadavatel preferuje katalog umožňující on-line přístup přes internetovou síť (webové rozhraní), případně síťovou instalaci. Katalog instalovaný na lokální síti musí umožnit současnou práci nejméně 20 uživatelů, celkový počet uživatelů nesmí být omezen. Katalog dodaný v síťové verzi nesmí vyžadovat žádné hardwarové zařízení instalované na počítači uživatele.

SW katalogu musí být kompatibilní s operačním systémem Windows 7 či jeho novějšími verzemi a musí být schopen provozu v českém národním prostředí.

SW katalogu musí mít možnost exportu vybraných dílů v elektronické podobě přenositelné do jiných SW.

Pokud katalog ND neumožňuje síťovou instalaci, musí být dodáno 30 katalogů pro lokální instalaci.

Dodávka katalogů je součástí dodávky jakéhokoliv počtu trolejbusů a její ceny, a to včetně aktualizace po dobu deklarované životnosti všech dodaných trolejbusů.

Dodavatel se zavazuje oznamovat zadavateli všechny pro zadavatele relevantní změny v katalogu ND nejpozději v okamžiku, kdy tyto změny vstoupí v platnost.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

3.3 Maziva a kapaliny

3.3.1 Chladicí kapalina

Chladicí kapalina musí být popsána obecně užívanou technickou specifikací, včetně základních chemických vlastností, které jsou ukazatelem jakosti dané kapaliny (minimálně hodnota pH a volná alkalita), nikoliv pouze označením výrobce a typu.

Dodavatel musí zadavateli předložit alespoň 5 konkrétních typů schválených chladicích kapalin od různých výrobců kapalin. Tato podmínka bude také splněna v případě, pokud bude dodavatel akceptovat (pro použití a plnou mísitelnost s jím užívanou kapalinou v nabízených vozidlech) kapalinu, jejíž parametry jsou zadavatelem definovány níže:

- plní normu ASTM D 6210 v platném znění,
- je na bázi ethylenglykolu (ethan-1,2-diol) s obsahem inhibitorů koroze, odpěňovadla, stabilizátorů, změkčovadla vody a dalších pomocných látek zajišťujících plnou funkčnost produktu v chladicích systémech trolejbusů,
- obsah glycerinu (glycerolu) nesmí být vyšší než 10 %,
- sloučeniny boru, pokud jsou přítomné, nesmí být jedinou inhibiční složkou,
- koncentrace s bodem tuhnutí -35 °C nebo nižší, ne však vyšším než 60 objemových % koncentrátu výchozí nemrznoucí směsi,

mísitelnost s dalšími chladicími kapalinami plnícími normu ASTM D 6210 v platném znění (vzájemným smísením kapalin může vzniknout směs, která bude mít parametry té horší z nich).

Dodavatel potvrdí splnění bodu a současně uvede do komentáře, že buď plně akceptuje specifikaci chladicí kapaliny, která je uvedena v tomto bodu, nebo tuto specifikaci neakceptuje, v tom případě pro splnění bodu musí uvést do komentáře vlastní specifikaci v souladu s tímto bodem. Dále vždy uvede 5 konkrétních typů schválených chladicích kapalin od různých výrobců.

Odpověď (ANO/NE):	[ANO]
Odpověď:	[Dodavatel plně akceptuje zadavatelem uvedenou specifikaci chladicí kapaliny, která je uvedena v tomto bodu (originální kapalina plnící tuto specifikaci je uvedena jako „Produkt 1“)]
Odpověď:	Produkt 1: [Fleetguard ES Compleate] Produkt 2: [Glysantin G30] Produkt 3: [Glycocool G12+] Produkt 4: [CS Antifreeze G12+] Produkt 5: [Velvana Fridex G Plus]

3.3.2 Oleje a ostatní maziva

Všechny oleje a maziva musí být předepsané pomocí obecně užívané technické specifikace, nikoliv pouze jménem výrobce a typovým označením. Pro každý agregát musí být definováno alespoň 5 výrobků od různých výrobců maziv.

Pouze v případě, že u vzduchového kompresoru nebude dodavatel schopen splnit podmínku definice alespoň 5 výrobků od různých výrobců, tak zadavatel bude akceptovat menší počet definovaných výrobků za podmínky, že dodavatel písemně prokáže, že výrobce daného agregátu má pro tento agregát schváleno méně než 5 provozních maziv/olejů. V případě, že by se v rámci poptávky na volném trhu zjistilo, že plnění obecně užívané technické specifikace bylo ke dni podání nabídky dodavatele na veřejnou zakázku schopno deklarovat více výrobců s více výrobky, tak ze strany zadavatele bude taková skutečnost považována za porušení smluvních podmínek ze strany dodavatele trolejbusů.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

Odpověď:

Agregát 1: Hnací náprava

Produkt 1: [ZF EcoFluid X SAE 80W-90]

Produkt 2: [ARAL GETRIEBEÖL HYP 85W-140]

Produkt 3: [CASTROL AXLE EPX 80W-90]

Produkt 4: [FUCHS TITAN SUPERGEAR SAE 80W-90]

Produkt 5: [LUKOIL TRANSMISSION TM-5 SAE 80W-90]

Agregát 2: Centrální mazání

Produkt 1: [Groeneveld GreenLube EP 0]

Produkt 2: [Eurol Lithium Grease EP 0]

Produkt 3: [NESTE ALLREX EP 0]

Produkt 4: [Eurol Lithium Grease EP 0]

Produkt 5: [ExxonMobil Mobilux EP 0]

Agregát 3: Posilovač řízení

Produkt 1: [Total Fluide G3]

Produkt 2: [Mobil ATF SHC]

Produkt 3: [MOL ATF SYNT]

Produkt 4: [LUKOIL ATF SYNTH]

Produkt 5: [DX FLUID II TS]

Agregát 4: Vzduchový kompresor

Produkt 1: [Fluid Force HPO]

Produkt 2-5: [Součástí nabídkové dokumentace je prohlášení dodavatele o tom, že výrobce daného agregátu má pro tento agregát schválen pouze 1 provozní olej]

4 Předávání vozů a změny v konstrukci

4.1.1 Shodnost trolejbusů v dodávce

Trolejbusy jedné kategorie dodané na základě této veřejné zakázky musí být identické (včetně všech součástí), pokud zadavatel neurčí výslovně něco jiného. Pokud jsou dodávky rozděleny do více let, může vybraný dodavatel pro dodávky realizované v druhém a dalším roce navrhnout zadavateli změny proti provedení dodanému v prvním roce. Změny mohou být realizovány pouze s písemným souhlasem zadavatele.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

4.1.2 Detailní technická specifikace

Vybraný dodavatel se zaváže účinně spolupracovat se zadavatelem při vypracování detailní konečné specifikace nabídnutého trolejbusu, zejména krátkodobým zapůjčením trolejbusu stejného či obdobného provedení ke zkouškám, poskytnutím požadované technické dokumentace, poskytnutím vyžádané technické spolupráce, zprostředkováním návštěvy u provozovatelů nabízených trolejbusů apod., a akceptovat požadavky zadavatele na konečné provedení trolejbusů, pokud jsou technicky splnitelné a nezvyšují podstatně cenu trolejbusu.

V případě více dodávek řešených formou samostatných prováděcích smluv se zpracovává detailní technická specifikace pro každou dodávku samostatně.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

4.1.3 Technická přejímka typu

Podmínkou pro zahájení fyzických přejímek jednotlivých trolejbusů je úspěšné dokončení technické přejímky typu.

Během technické přejímky typu dodavatel prokáže shodu vyrobených trolejbusů se zadávacími podmínkami a s na ně navazujícími technickými specifikacemi. Podmínkou je také úplnost a plná funkčnost systému OIS. Součástí technické přejímky může být na vyžádání zadavatele jízdní zkouška.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

4.1.4 Provozní kapaliny a akumulátory

Trolejbusy musí být předány včetně dostatečně nabitých trakčních akumulátorů pro vyzkoušení vozidla a zkušební jízdu při převzetí a naplněné nádoby ostříkovačů (v zimním období nemrznoucí směs). Všechny ostatní provozní náplně musí být na předepsaných hodnotách.

Odpověď (ANO/NE):

[ANO]

Přílohy:

Příloha č. 1 grafické znázornění referenční linky č. 119

