

UMOWA

zawarta w Warszawie w dniu 2015 roku w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nieograniczonego nr .../2015 pomiędzy:

Miastem Stołecznym Warszawa, w imieniu i na rzecz którego działa Zarząd Transportu Miejskiego, z siedzibą w 00-848 Warszawie przy ul. Żelaznej 61, zwanym w dalszej części umowy „Zamawiającym” lub „ZTM”, reprezentowany na podstawie udzielonego pełnomocnictwa nr z dnia..... przez:

.....

a

.....
.....
.....

zwanym w dalszej części umowy „Operatorem” reprezentowanym przez:

.....
.....

§ 1

1. Zamawiający zleca a Operator przyjmuje do wykonania świadczenie przez Operatora usług przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach nadzorowanych przez ZTM, na całym obszarze układu komunikacyjnego tj. na terenie m.st. Warszawy i gmin podmiejskich, z którymi m.st. Warszawa podpisało stosowne porozumienia, przy wykorzystaniu w ruchu 35 autobusów o długości ok. 8,5 metra, zwanych dalej „autobusami”. Zakres dopuszczalnej tolerancji długości autobusu wynosi ± 100 cm.
2. Autobusy muszą być zgodne z wymogami ustalonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ), stanowiących Załączniki do Umowy oraz ofertą Operatora.
3. Umowa niniejsza, zwana dalej Umową, zawarta zostaje na okres od dnia 01.01.2016 r. do dnia 31.08.2016r. przy czym w okresie obowiązywania Umowy ZTM zleci Operatorowi wykonanie usług przewozowych w liczbie 1 850 000 (słownie: milion osiemset pięćdziesiąt tysięcy) wozokilometrów -10% / +10% (minus dziesięć/plus dziesięć procent) zwanych dalej wozokm.

4. Wynagrodzenie Operatora za wykonywanie usług przewozowych określonych w Umowie ustala się z zastosowaniem stawki wskazanej w § 3 ust.1. Umowy zgodnej z ofertą Operatora.
5. Z zastrzeżeniem postanowień ust. 3 dopuszcza się następujące okresowe zmiany liczby autobusów w ruchu:
 - a) w okresach spiętrzeń przewozowych (np. obchody rocznic, obsługa imprez masowych, linii cmentarnych, uruchamianie planowej komunikacji zastępczej) świadczenie usług przewozowych może być realizowane przez więcej niż 35 autobusów, z wykorzystywaniem będącego w dyspozycji Operatora taboru rezerwowego, spełniającego wymagania określone w niniejszej Umowie,
 - b) w okresach charakteryzujących się zmniejszonym zapotrzebowaniem na usługi przewozowe (np. w okresie wakacji, ferii szkolnych, świąt, długich weekendów) strony dopuszczają możliwość świadczenia usług przewozowych przez mniej niż 35 autobusów z zachowaniem kryteriów podanych w ust. 3.
6. Decyzje w sprawie zmiany liczby autobusów w ruchu podejmowane są przez ZTM, przy czym zmiany określone w ust. 5 pkt a) wymagają uzyskania zgody Operatora.

§ 2

1. Operator oświadcza i zobowiązuje się, że wszystkie autobusy przeznaczone przez niego do wykonywania usług będących przedmiotem niniejszej Umowy:
 - a) spełniać będą wszystkie wymagania wynikające z postanowień Umowy SIWZ oraz przepisów obowiązującego prawa dotyczących wykonywania autobusowych usług przewozowych zbiorowej komunikacji miejskiej,
 - b) dostosowane zostaną niezwłocznie do zmienionych wymogów w każdym przypadku zmiany przepisów określających wymagania dotyczące autobusów używanych w regularnej zbiorowej komunikacji miejskiej.
2. Warunkiem dopuszczenia do wykonywania usług wspomnianymi w ust. 1 autobusami jest uzyskanie dla każdego z nich „Certyfikatu zgodności z wymogami określonymi w SIWZ oraz w przepisach obowiązującego prawa lub w Umowie”, zwanego dalej „Certyfikatem”, wydawanym przez ZTM na podstawie weryfikacji pojazdu, przeprowadzonej przed przystąpieniem do świadczenia usług. Zamawiający zastrzega sobie powtarzanie takiej kontroli w dowolnym momencie trwania Umowy. Operator będzie zobowiązany do natychmiastowej zamiany autobusów, które nie otrzymają takiego certyfikatu, lub którym

certyfikat zostanie cofnięty na takie, które będą odpowiadać wymaganiom określonym w SIWZ, obowiązujących przepisach prawa i Umowie i uzyskają wymagany certyfikat.

3. Zamawiający dopuszcza wydanie czasowego certyfikatu dla autobusu innego niż określony w ust. 1 dla celów testowych trwających nie dłużej niż 1 miesiąc w odniesieniu do jednego autobusu wprowadzonego do ruchu w danym roku realizacji Umowy. Zamawiający zastrzega sobie prawo odmowy wydania Certyfikatu bez podania przyczyn.
4. Operator przed rozpoczęciem świadczenia usług jest zobowiązany do przekazania do ZTM informacji oraz dokonywania uzgodnień z Zamawiającym w okresie od zawiadomienia o wyborze oferty do rozpoczęcia świadczenia usługi zgodnie z załącznikiem nr 2 do Umowy, w tym do:
 - a) informacji o producencie i typie pojazdów, którymi zamierza świadczyć usługi wraz z dokumentacją techniczną potwierdzającą spełnienie przez pojazd warunków technicznych i wymogów ustalonych w SIWZ,
 - b) wykazu pojazdów, którymi zamierza świadczyć usługi wraz z danymi identyfikującymi pojazd
5. W przypadku ujawnienia przez ZTM, że przy wykonywaniu usług stanowiących przedmiot Umowy Operator używa autobusów nie spełniających wymogów określonych w SIWZ albo w przepisach obowiązującego prawa lub w Umowie, Operator będzie zobowiązany do natychmiastowej zamiany takich autobusów na inne, zgodne z wymaganiami określonymi w SIWZ, obowiązującymi przepisami prawa i Umową.

§ 3

1. Stawkę bazową, zwaną dalej Stawką, za wykonanie przez Operatora usług przewozowych zleczanych przez ZTM na podstawie Umowy ustala się w wysokości za jeden wozokilometr: PLN netto (słownie).
2. Całkowite wynagrodzenie brutto Operatora wynikające z Umowy nie może przekroczyć kwotyPLN (słownie:),

§ 4

W okresie realizacji usług przewozowych stanowiących przedmiot niniejszej Umowy Operator zobowiązuje się do:

1. świadczenia usług przewozowych:

- a) na wyznaczonych przez ZTM trasach, zgodnie z ustalonymi przez ZTM rozkładami jazdy i wyznaczonymi przez ZTM przystankami, z uwzględnieniem doraźnych i okresowych zmian wprowadzanych przez ZTM w trybie określonym w Załączniku nr 1 do Umowy,
 - b) przy użyciu autobusów:
 - i. spełniających wymogi określone w SIWZ i Umowie,
 - ii. oznakowanych zewnętrznie i wewnętrznie zgodnie z wymaganiami określanymi przez ZTM
 - iii. zgodnych z obowiązującymi zasadami identyfikacji wizualnej pojazdów określanymi przez ZTM
 - c) przez kierowców ubranych w jednolite stroje firmowe według zatwierdzonego przez ZTM wzoru,
 - d) zgodnie z Regulaminem Przewozów oraz dodatkowymi wymaganiami w stosunku do kierujących,
2. ubezpieczenia Operatora w zakresie odpowiedzialności cywilnej Operatora z tytułu wykonywanych usług przewozowych, zarówno wobec Zamawiającego jak też w pełnym zakresie odpowiedzialności wobec pasażerów z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania usług przewozowych oraz szkód osobowych i rzeczowych powstałych w związku z wykonywaniem usług przewozowych (w tym także szkód komunikacyjnych),
3. należytej dbałości o zewnętrzny i wewnętrzny wygląd autobusów oraz zapewnienia ich czystości oraz właściwego stanu technicznego. Zamawiający zastrzega sobie możliwość wycofania z ruchu i skierowania do wskazanej stacji diagnostycznej autobusu, względem którego istnieje podejrzenie nie zapewnienia właściwego stanu technicznego. W przypadku potwierdzenia tych wątpliwości koszt badania ponosi Operator a niewykonane kursy traktuje się jako wadliwe z winy Operatora,
4. sprzedaży w autobusach biletów ZTM na warunkach określonych przez ZTM oraz umożliwienia prowadzenia kontroli biletów przez służby kontrolerskie ZTM lub działające na zlecenie ZTM,
5. przekazywania na każde żądanie ZTM kopii kart drogowych oraz innych dokumentów lub danych będących podstawą do rozliczeń wynikających z Umowy,
6. umożliwienia przeprowadzania kontroli pracownikom ZTM, posiadającym na legitymacji służbowej symbol "K" lub „KW”:
- a) dokumentów kierowcy i autobusów

- b) stanu psychofizycznego kierowcy autobusu, w szczególności pod kątem trzeźwości i braku wpływu środków odurzających
 - c) stanu technicznego autobusów oraz wyposażenia pojazdów,
 - d) obiektów zaplecza technicznego wykorzystywanych przez Operatora dla wykonywania usług stanowiących przedmiot Umowy,
 - e) dokumentów i danych źródłowych będących podstawą informacji przekazywanych do ZTM,
 - f) przestrzegania rozkładów jazdy obowiązujących na liniach obsługiwanych przez Operatora,
 - g) prowadzonej przez Operatora sprzedaży biletów ZTM,
7. umożliwienia prowadzenia nadzoru nad kursowaniem autobusów oraz punktualnością i regularnością obsługiwanych linii przy użyciu łączności radiowej z autobusami,
8. przekazywania kierującym autobusami decyzji nadzoru ruchu ZTM dotyczących dalszej pracy pojazdu,
9. umożliwienia przeprowadzania kontroli biletów przez służby kontrolerskie ZTM lub przez inne podmioty działające na zlecenie ZTM,
10. zamontowania i bieżącego utrzymania w sprawności instalowanych urządzeń:
- a) stosowanego przez ZTM Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy (SPOzP), w szczególności kasowników oraz urządzeń do codziennej, automatycznej transmisji danych pomiędzy autobusami a Centrum SPOzP,
 - b) systemu lokalizacji pojazdów,
 - c) systemu informacji liniowej,
 - d) bezpośredniej łączności radiowej pomiędzy dyspozytorem przewoźnika i autobusami a służbami nadzoru ruchu ZTM (Centrala Ruchu, Nadzór Ruchu ZTM), kompatybilnej z łącznością radiową zamawiającego, z numeracją wg zasad określonych przez ZTM,
 - e) autokomputerów rejestrujących podstawowe parametry pracy pojazdu oraz realizację założonego przez ZTM rozkładu jazdy,
 - f) systemu monitoringu wizyjnego,
 - g) innych systemów informatycznych określonych w SIWZ,
11. przekazywania na każde żądanie do ZTM poprawnych danych z urządzeń systemów określonych w pkt. 10, zgodnie z wymogami załącznika nr 4 do Umowy,
12. całodobowej obsady zmotoryzowanej służby zabezpieczenia ruchu przez 1 pracownika, realizującej zleczone przez Zamawiającego zadania rezerwy czynnej lub pogotowia

wypadkowego, wyposażonej w 1 pojazd z zainstalowanymi urządzeniami nagłośniającymi, oznakowany wg wzoru określonego przez Zamawiającego, podczas obowiązywania zmian okresowych i doraźnych wprowadzanych przez ZTM zobowiązany do:

- a) przekazywania na zlecenie Zamawiającego decyzji i poleceń ZTM prowadzącym pojazdy na liniach obsługiwanych przez innych przewoźników działających na rzecz m. st. Warszawy na podstawie Umów i Porozumień podpisanych z ZTM,
 - b) przekazywania komunikatów pasażerskich, dotyczących zmian doraźnych wg wytycznych ZTM,
 - c) wykonywania na zlecenie Zamawiającego czynności określonych § 2 ust. 1. pkt 4 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. Nr 123, poz. 840) z ewentualnymi późniejszymi zmianami,
 - d) obsady na zlecenie Zamawiającego autobusu rezerwowego, uruchamianego decyzją doraźną ZTM w ramach zadań wykraczających ponad plan założony zbiorczym rozkładem jazdy.
13. obsady służby zabezpieczenia ruchu przez umundurowanych według wzoru określonego przez ZTM pracowników posiadających:
- a) uprawnienia do kierowania autobusami wszystkich typów stanowiących flotę pojazdów Operatora;
 - b) uprawnienia wynikające z § 10 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie kierowania ruchem drogowym (Dz. U. Nr 123, poz. 840) z ewentualnymi późniejszymi zmianami, upoważniające do wykonywania czynności związanych z kierowaniem ruchem drogowym w ramach obowiązujących przepisów;
14. przestrzegania zasad dotyczących ekspozycji reklam w/na pojazdach świadczących usługi przewozowe na liniach nadzorowanych przez ZTM, określonych w załączniku nr 6 do Umowy,
15. przestrzegania obowiązków, wymagań i warunków określonych w „Zasadach organizacji i rozliczania autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM”, stanowiących Załącznik Nr 1 do Umowy,
16. bieżącego przekazywania do ZTM wszelkich uwag i informacji dotyczących obsługiwanej linii autobusowej, w szczególności co do rozkładu jazdy, stanu

napełnienia autobusów oraz własnych obserwacji lub wniosków mogących wpłynąć na usprawnienie funkcjonowania zbiorowej komunikacji miejskiej organizowanej przez m.st. Warszawa,

17. w przypadku wycofania autobusu z ruchu w wyniku awarii lub innego zdarzenia zapewnienia autobusu rezerwowego,
18. kierowania autobusów przeznaczonych do realizacji Umowy w pierwszej kolejności do zadań zleconych przez Zamawiającego w ramach Umowy,
19. uzyskania każdorazowej pisemnej zgody ZTM na zamianę autobusu na inny niż określony w niniejszej Umowie, przy czym usługi przewozowe wykonywane z użyciem takiego autobusu opłacane będą przy zastosowaniu stawki zastępczej wynoszącej 65% stawki bazowej, określonej w § 3 ust.1, dla autobusów nie spełniających wymogów technicznych określonych w SIWZ i Umowie,
20. niezwłocznego powiadamiania ZTM o wszelkich zaistniałych lub przewidywanych przeszkodach w świadczeniu usług stanowiących przedmiot Umowy,
21. zapewnienia codziennej transmisji danych pomiędzy każdym autobusem, który zakończył wykonywanie usługi przewozowej a Centrum SPOzP znajdującym się w ZTM,
22. zwrotu do ZTM wszystkich biletów zatrzymanych w kasownikach znajdujących się w autobusach (co najmniej raz w tygodniu),
23. utrzymania w przedziale pasażerskim autobusów temperatury powietrza w zakresie:
 - a) od 18°C do 25°C w okresie 1 kwietnia – 31 sierpnia
 - b) od 5 °C do 15°C w okresie 1 stycznia – 31 marca.

Włączenie klimatyzacji musi następować w sposób automatyczny, gdy temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu osiągnie 25°C.

Włączenie ogrzewania musi następować w sposób automatyczny, gdy temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu spadnie do 5°C.

W przypadku wystąpienia szczególnych warunków pogodowych Dyżurny ZTM może określić inne przedziały temperatur, które będą obowiązywać Operatora w takich warunkach,
24. wyposażenia autobusów w niezbędne systemy wymagane prawem, pozwalające na przejazd w ramach realizacji Umowy wszystkimi odcinkami dróg w obszarze określonym w §1 ust.1 na podstawie Umów i Porozumień podpisanych z ZTM,

25. wykonywania do dn. 15.04.2016r. oczyszczenia układu klimatyzacji i wyposażenia wszystkich autobusów w dokument potwierdzający przeprowadzenie tych czynności w wymaganym terminie.
26. terminowego pozyskiwania, zgodnie z dyspozycjami przekazywanymi przez ZTM, danych o rozkładach jazdy obowiązujących na liniach obsługiwanych przez Operatora, których źródłem będą wykorzystywane przez ZTM:
- środowiska oparte na standardowych formatach TXT, XML, CSV;
 - System Elektronicznego Udostępniania Rozkładów Jazdy (SEURJ) ZTM;
 - inne środowiska bazodanowe wskazane przez ZTM.
- ZTM dostarczy opis procedur służących do pobierania danych rozkładowych z udostępnianej bazy danych; opracowanie interfejsu importu danych leży po stronie Operatora.
27. kierowania przeznaczonych do realizacji Umowy autobusów wyłącznie do zadań zleconych przez Zamawiającego, z zastrzeżeniem autobusów wykonujących przewozy zamknięte (dostępnych wyłącznie dla określonych grup osób), oznakowanych z przodu, tyłu i boku tablicami o treści „PRZEWOZY ZAMKNIĘTE – POZA SIECIĄ ZTM” i wymiarach 870 x 250 mm , po uprzednim poinformowaniu Zamawiającego o takim przejeździe.
28. zatrudnienia na umowę o pracę (pełen etat) minimum 100 pracowników na stanowiskach: kierowca autobusu, dyspozytor, pracownik zabezpieczenia ruchu,
29. załatwiania we własnym zakresie wszelkich skarg, wniosków i reklamacji pasażerów oraz przekazywania do ZTM comiesięcznych raportów zgodnie z przekazanym przez ZTM formularzem, w terminie do 15. dnia drugiego miesiąca następującego po miesiącu rozliczanym wraz z kopią skarg, wniosków i reklamacji oraz informacjami o sposobie ich załatwienia (kopie odpowiedzi na skargi, wnioski i reklamacje), jak również do przekazywania odpowiedzi na skargi, wnioski i reklamacje pasażerów przesłane przez ZTM, w terminach wskazanych przez ZTM,
30. niezwłocznego rozpatrywania we własnym zakresie wszelkich roszczeń zgłaszanych przez pasażerów i inne podmioty, które poniosły szkody w związku z wykonywaniem przez Operatora usług przewozowych będących przedmiotem Umowy,
31. zapewnienia przestrzegania przez kierowców autobusów i pracowników służby zabezpieczenia ruchu Operatora ustalonego przez Zamawiającego i/lub ZTM „Zakresu obowiązków prowadzącego pojazd oraz zasad obsługi pasażerów ze szczególnym uwzględnieniem osób

niepełnosprawnych” stanowiącej Załącznik nr 7 do Umowy oraz procedur i wytycznych regulujących zasady postępowania w przypadkach powstania zagrożeń bezpieczeństwa pasażerów lub mienia,

32. bieżącego prowadzenia „Rejestru Pojazdów” z wykorzystaniem udostępnionej przez ZTM aplikacji,
33. zapewnienia przez Operatora możliwości holowania pojazdów Operatora z czasem reakcji (tj. czasem pomiędzy zgłoszeniem awarii a podjęciem działań na miejscu awarii) do godziny dla pojazdu unieruchomionego na obszarze pierwszej strefy biletowej oraz do trzech godzin poza tym obszarem w przypadku awarii pojazdów blokujących ruch innych pojazdów; jednocześnie zamawiający zastrzega sobie prawo do zlecenia na swój koszt odholowania pojazdu z miejsca, w którym blokuje ruch innych pojazdów, przed upływem wskazanych terminów tak, by jak najszybciej udroźnić ruch pojazdów.
34. starannego wypełniania kart drogowych przez kierowców Operatora, zawierających informacje o aktualnym stanie licznika autobusu:
 - przy wyjeździe z bazy Operatora
 - po dojechaniu z bazy operatora na kraniec/miejsce rozpoczęcia pracy brygady
 - po zakończeniu pracy brygady, przed zjazdem do bazy Operatora.
 - w momencie zjazdu do bazy Operatora.

§ 5

ZTM zobowiązuje się do terminowej zapłaty należności wynikających z Umowy za usługi przewozowe świadczone przez Operatora.

§ 6

1. Zasady obliczania i ustalania wynagrodzenia Operatora za usługi przewozowe wykonywane na podstawie Umowy określają „Zasady organizacji i rozliczania autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM” stanowiące załącznik Nr 1 do Umowy.
2. Wynagrodzenie przysługuje Operatorowi wyłącznie za wozokilometry wykonane na zlecenie ZTM z zachowaniem warunków Umowy.
3. W przypadku nienależytego wykonania przez Operatora usług przewozowych wynagrodzenie Operatora obniża się stosownie do zasad i współczynników korygujących określonych w Załączniku Nr 1 do Umowy; w przypadku gdy ustalona wielkość obniżki

wynagrodzenia jest większa od kwoty wynagrodzenia za dany miesiąc różnicę z tego tytułu potrąca się z wynagrodzenia Operatora za następny miesiąc, a w przypadku braku możliwości potrącenia Operator zobowiązany jest do zwrotu kwoty różnicy w terminie 7 dni od daty otrzymania odpowiedniego wezwania ZTM w tym zakresie.

4. Wpływy z tytułu opłat za przewóz oraz innych opłat pobieranych od pasażerów stanowią przychód Zamawiającego i nie mogą być pobierane przez Operatora, a w przypadku ich pobrania przez Operatora muszą być niezwłocznie zwrócone Zamawiającemu.
5. Dodatkowe koszty wynikające z przejazdu autobusów trasami odcinków dróg krajowych objętym systemem poboru opłat drogowych viaTOLL ponosi w całości Operator.

§ 7

1. Strony Umowy ustalają, że świadczone przez Operatora usługi przewozowe stanowiące przedmiot Umowy rozliczane będą w okresach miesięcznych, z uwzględnieniem zasad i współczynników określonych w Zasadach stanowiących Załącznik nr 1 do Umowy.
2. Po zakończeniu każdego miesiąca ZTM dokonuje oceny ilości i jakości usług wykonanych przez Operatora w miesiącu rozliczeniowym oraz przekazuje Operatorowi informacje i współczynniki niezbędne do określenia wysokości miesięcznej kwoty wynagrodzenia przysługującego Operatorowi, w szczególności ZTM przekazuje Operatorowi informacje o okolicznościach powodujących zmniejszenie wynagrodzenia (zmiana ilości wozokilometrów, potrącenia, rozliczenie uchybień określonych w Załączniku nr 1 do Umowy, itp.) stosownie do zasad i współczynników określonych w Zasadach stanowiących Załącznik nr 1 do Umowy.
3. Miesięczne wynagrodzenie przysługujące Operatorowi za wykonane usługi przewozowe płatne będzie w następujący sposób:
 - a) Do 10 dnia każdego miesiąca ZTM będzie przekazywać do banku polecenie przelewu na rachunek Operatora zaliczki do wysokości 50% planowanego wynagrodzenia ustalonego na podstawie planowanego rozkładu wozkm na dany miesiąc na podstawie faktury zaliczkowej przekazywanej do ZTM przez Operatora nie później niż 5 dni roboczych przed terminem przekazania do banku polecenia przelewu. W przypadku, gdy 10 dzień miesiąca przypadać będzie w sobotę, niedzielę lub w dzień ustawowo wolny od pracy, zaliczka płatna będzie w następny dzień roboczy po tej dacie.
 - b) Operator będzie przekazywał do ZTM w terminie 3 dni roboczych po zakończeniu każdego miesiąca sporządzone według wzoru ustalonego przez ZTM zestawienie ilości przejechanych w danym miesiącu wozokilometrów i półkursów, stanowiących podstawę do ustalenia wynagrodzenia i wystawienia faktury oraz karty drogowe do

wglądu ZTM w celu umożliwienia dokonania przez ZTM wrywkowej kontroli prawidłowości sporządzenia przez Operatora tych zestawień i ich zgodności z dokumentami źródłowymi, jakimi są karty drogowe;

- c) Operator w terminie do 6 dnia roboczego następnego miesiąca będzie przekazywał do ZTM fakturę końcową za usługi przewozowe wykonane w poprzednim miesiącu, w wystawianej fakturze Operator obowiązany jest uwzględnić obniżki wynagrodzenia wynikające z zastosowania współczynników i korekt określonych w Załącznik nr 1 do Umowy;
- d) ZTM będzie przekazywał do banku polecenie przelewu na rachunek Operatora kwoty należnego wynagrodzenia miesięcznego w terminie 21 dni od daty otrzymania od Operatora prawidłowo wystawionej faktury końcowej, po uprzednim sprawdzeniu jej zgodności z ilością faktycznie wykonanych wozokilometrów i zastosowanych stawek, a także po przeprowadzeniu kontroli w zakresie dotyczącym uwzględnienia współczynników i korekt wpływających na zmniejszenie wynagrodzenia Operatora w miesiącu rozliczeniowym, w szczególności wynikających z zastosowania postanowień Załącznika nr 1 do Umowy;
- e) W przypadku stwierdzenia niezgodności z kartami drogowymi Operator zobowiązany będzie do wystawienia faktury korygującej za dany miesiąc. Wypłata wynagrodzenia nastąpi w ciągu 14 dni od dostarczenia do ZTM prawidłowej faktury korygującej.

§ 8

1. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy (brutto) w wysokości PLN (słownie:) zostało wniesione przez Operatora przed podpisaniem umowy.
2. ZTM będzie upoważniony do pobrania z udzielonego przez Operatora zabezpieczenia należności przysługujących ZTM z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przez Operatora, w szczególności kar umownych i odszkodowań w każdym przypadku, gdy:
 - a) Operator nie rozpocznie świadczenia usług przewozowych w terminie określonym w niniejszej Umowie,
 - b) Operator zaprzestanie świadczenia usług przewozowych z wyjątkiem sytuacji gdy nastąpi to zgodnie z porozumieniem zawartym przez Strony,
 - c) powstaną roszczenia uzasadniające odpowiedzialność odszkodowawczą Operatora,
 - d) przysługujące ZTM należności, w szczególności z tytułu kar umownych uzasadniających obciążenie Operatora nie będą mogły być zaspokojone z płatności wynagrodzenia Operatora.

3. Operator zobowiązany jest do niezwłocznego odpowiedniego uzupełnienia wysokości udzielonego zabezpieczenia do pełnej wymaganej wysokości, w każdym przypadku, gdy zmniejszenie kwoty zabezpieczenia nastąpi w wyniku okoliczności wskazanych w ust. 2
4. Po bezskutecznym upływie 14 dni od daty, w której zgodnie z postanowieniami ust. 2 powstał obowiązek uzupełnienia przez Operatora w wysokości udzielonego zabezpieczenia do pełnej wymaganej wysokości, ZTM uprawniony będzie do uzupełnienia kwoty brakującego zabezpieczenia z płatności wynagrodzenia należnego Operatorowi za usługi wykonane na rzecz Zamawiającego.

§ 9

1. ZTM uprawniony jest do rozwiązania Umowy w trybie natychmiastowym i bez jej wypowiedzenia jeżeli:
 - a) Operator w sposób uporczywy naruszać będzie postanowienia Umowy i pomimo udzielenia mu dodatkowego 14 dniowego terminu nie zaniecha naruszeń i/lub nie przywróci stanu zgodnego z postanowieniami Umowy,
 - b) w okresie trzech kolejnych miesięcy średnia arytmetyczna wskaźnika punktualności „P” Operatora będzie niższa niż 75%,
 - c) liczba półkursów wadliwych w jednym dniu przekroczy 50% rozkładowej dziennej liczby półkursów,
 - d) liczba półkursów wadliwych w trzech dowolnych dniach w okresie miesiąca przekroczy 40% rozkładowej dziennej liczby półkursów,
 - e) Operator nie powiadomi ZTM o przejściowym wstrzymaniu świadczenia usług przewozowych, (brak obsady powyżej 50% brygad planowanych do ruchu danego dnia)
 - f) Operator w terminie 14 dni od daty otrzymania żądania ZTM nie przedstawi dowodu posiadania ważnych polis ubezpieczeniowych zapewniających pełne pokrycie wszystkich ryzyk obciążających Operatora na podstawie Umowy,
 - g) Operator nie będzie wykonywał zleconych usług przewozowych przez okres kolejnych 3 dni, z zastrzeżeniem ust. 2,
 - h) Operator w terminach określonych w Załączniku nr 2 do Umowy nie spełni warunków tam wskazanych
 - i) liczba pracowników, o których mowa w §4 pkt.28, spadnie poniżej 100, a Operator w terminie 30 dni od wezwania do niezwłocznego przywrócenia stanu zgodnego z Umową nie wywiąże się z obowiązku określonego w §4 pkt.28 Umowy.
 - j) Operator nie dostosuje autobusów do wymogów SIWZ pomimo udzielenia mu okresu

przejściowego na wykonanie niezbędnych prac, a także nie wyposaży wszystkich pojazdów w automaty do sprzedaży biletów określone w SIWZ i kryterium oceny ofert SIWZ.

2. W razie zaistnienia istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie Umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia Umowy, ZTM może odstąpić od Umowy w terminie 30 dni od powzięcia wiadomości o tych okolicznościach.
3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2, Operator może żądać wyłącznie wynagrodzenia należnego z tytułu wykonania części Umowy, za okres do dnia rozwiązania Umowy.

§ 10

1. W przypadku rozwiązania Umowy przez ZTM z przyczyn obciążających Operatora, Operator zobowiązany będzie do zapłaty na rzecz ZTM kary umownej w wysokości 500.000 PLN (pięćset tysięcy złotych).
2. W każdym przypadku zaniechania lub wstrzymania przez Operatora z jego winy wykonywania usług przewozowych stanowiących przedmiot niniejszej Umowy, Operator zobowiązany będzie do zapłaty na rzecz ZTM kary umownej w wysokości 30.000 PLN (trzydzieści tysięcy złotych) za każdy dzień, w którym usługi nie były wykonywane przez Operatora.
3. Zapłata kary umownej z tytułu określonego w ust. 1 nie zwalnia Operatora z obowiązku zapłaty kar umownych należnych Zamawiającemu z innych tytułów określonych w Umowie. Zamawiający jest uprawniony do kumulatywnego dochodzenia kar umownych z tytułu nienależytego wykonania umowy i niewykonania umowy.
4. ZTM będzie upoważniony do pobrania z płatności wynagrodzenia Operatora należności przysługujących ZTM z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przez Operatora, w szczególności kar umownych i odszkodowań.
5. Zamawiający uprawniony jest do dochodzenia odszkodowania przewyższającego wysokość kar umownych zastrzeżonych w Umowie na zasadach ogólnych.

§ 11

1. Operator odpowiada za wszelkie szkody powstałe w związku z wykonywaniem przez niego usług przewozowych stanowiących przedmiot Umowy.
2. W przypadku, gdyby wobec Miasta st. Warszawy i/lub ZTM skierowane zostały jakiegokolwiek roszczenia osób trzecich powstałe w związku z usługami przewozowymi lub reklamowymi za które odpowiada Operator, Operator przejmie wszelką odpowiedzialność z tego tytułu i we własnym zakresie zaspokoi takie roszczenia.

3. W przypadku gdyby na mocy obowiązujących przepisów prawa albo orzeczenia sądu lub innego organu orzekającego Miasto st. Warszawa i/lub ZTM zobowiązane zostałyby do zaspokojenia roszczeń powstałych w związku z wykonywaniem przez Operatora usług przewozowych stanowiących przedmiot niniejszej Umowy, Operator zostanie obciążony notą obciążeniową i zwróci na rzecz Miasta st. Warszawy i/lub ZTM wszelkie kwoty, jakie zostały wypłacone osobom i podmiotom poszkodowanym.

§ 12

1. Zamawiający dopuszcza możliwość dokonania następujących zmian postanowień zawartej Umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru Operatora, pod następującymi warunkami i we wskazanym zakresie:
 - a) w przypadku zmian warunków ruchu drogowego lub w przypadku zmian oczekiwań pasażerów, Zamawiający dopuszcza możliwość zmian postanowień zawartej Umowy w zakresie zasad organizacji przewozów i zasad dokonywania oceny jakości funkcjonowania linii komunikacji zbiorowej obsługiwanej przez Operatora oraz obliczania i korygowania wynagrodzenia Operatora,
 - b) jeżeli w trakcie realizacji Umowy zajdzie konieczność poprawek lub zmian wyposażenia autobusów, niezbędnych dla realizacji zamówienia, Zamawiający dopuszcza możliwość zmian postanowień zawartej Umowy dotyczących wyposażenia autobusów i zapłaty za usługi wykonane tymi autobusami,
2. Wskazane powyżej zmiany mogą zostać wprowadzone jedynie w przypadku, jeżeli Strony Umowy (Zamawiający i Operator) zgodnie uznają, że zaszły wskazane okoliczności oraz wprowadzenie zmian jest konieczne i niezbędne dla prawidłowej realizacji zamówienia.
3. W przypadku zaistnienia nowych potrzeb przewozowych Zamawiający dopuszcza możliwość dokonania następujących zmian:
 - a) zmiany struktury autobusów
 - b) zwiększenia liczby autobusów,
 - c) zwiększenia zlecanej przez ZTM wielkości pracy przewozowejprzy czym zmiany określone w ust. 3 pkt b) wymagają uzyskania zgody Operatora.

§ 13

W wypadku osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą

1. Operator oświadcza, że znany jest mu fakt, iż treść niniejszej umowy, a w szczególności, przedmiot umowy i wysokość wynagrodzenia, stanowią informację publiczną w rozumieniu art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001r. o dostępie do informacji

publicznej (Dz. U. z 2014r. poz. 782), która podlega udostępnieniu w trybie przedmiotowej ustawy z zastrzeżeniem ust. 2 ewentualnie dodać: i ust. 3

2. Operator wyraża zgodę na udostępnienie w trybie ustawy, o której mowa w ust. 1, zawartych w niniejszej umowie dotyczących go danych osobowych w zakresie obejmującym imię i nazwisko, a w przypadku prowadzenia działalności gospodarczej – również w zakresie firmy.
3. Ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy udostępnieniu, o którym mowa w ust 1, nie będą podlegały informacje zawarte w §....., załączniku nr ... do niniejszej umowy stanowiące informacje techniczne, technologiczne, organizacyjne przedsiębiorstwa lub inne posiadające wartość gospodarczą

W przypadku przedsiębiorcy innego niż osoba fizyczna

1. Operator oświadcza, że znany jest mu fakt, iż treść niniejszej umowy, a w szczególności dotyczące go dane identyfikujące, przedmiot umowy i wysokość wynagrodzenia, stanowią informację publiczną w rozumieniu art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 6 września 2001r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2014r. poz. 782), która podlega udostępnieniu w trybie przedmiotowej ustawy ewentualnie dodać: z zastrzeżeniem ust 2.
2. Ewentualnie w przypadku konieczności wyłączenia pewnych informacji od udostępnienia z uwagi na tajemnicę przedsiębiorcy należy dodać ust. 2.
3. Ze względu na tajemnicę przedsiębiorcy udostępnieniu, o którym mowa w ust 1, nie będą podlegały informacje zawarte w §....., załączniku nr ... do niniejszej umowy stanowiące informacje techniczne, technologiczne, organizacyjne przedsiębiorstwa lub inne posiadające wartość gospodarczą

§ 14

W sprawach nie uregulowanych w Umowie mają zastosowanie odpowiednie przepisy kodeksu cywilnego, prawa przewozowego, prawa zamówień publicznych oraz innych ustaw mających zastosowanie w sprawach wykonywania transportu drogowego.

§ 15

1. Zmiany niniejszej umowy wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.
2. Integralną częścią Umowy są:
 - a) SIWZ, jej zmiany i modyfikacje,
 - b) oferta Operatora
 - c) załączniki do Umowy.

§ 16

1. Ewentualne spory wynikłe na tle realizacji Umowy rozstrzygane będą przez sąd właściwy miejscowo dla siedziby ZTM.
2. Powstanie i trwanie sporu pomiędzy Stronami nie stanowi podstawy i nie upoważnia Operatora do zaprzestania wykonywania usług przewozowych stanowiących przedmiot Umowy.

§ 17

Umowa została sporządzona w 2 jednobrzmiących egzemplarzach, po 1 egzemplarzu dla każdej ze Stron.

.....

Zamawiający

.....

Operator

„Zasady organizacji i rozliczania autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM”

Część Pierwsza:

Zasady ustalania zadań szczegółowych

1. Ilekroć w załączniku jest mowa o:

- a) **„półkursie”** – należy przez to rozumieć przejazd autobusu pomiędzy określonym w rozkładzie jazdy krańcem linii (po jej trasie) do wyznaczonego punktu (np. drugi kraniec, przystanek) lub od wyznaczonego w rozkładzie jazdy punktu po trasie linii do jej krańca (np. od drugiego krańca, przystanku). Za półkurs uważa się: przejazd pomiędzy krańcami linii po jej trasie, dojazd do krańca po wyznaczonej trasie na odcinku płatnym od wyznaczonego przystanku, zjazd z krańca po wyznaczonej trasie na odcinku płatnym do wyznaczonego przystanku,
- b) **„brygadzie”** – należy przez to rozumieć określone przez ZTM zadanie przewozowe powstałe z połączenia półkursów. Operator może półkursy brygady łączyć w inne zadania przewozowe zachowując ich cechy zgodnie z określonymi przez ZTM dla brygady (w tym numer brygady i typ taboru),
- c) **„przejeździe technicznym”** – należy przez to rozumieć nieodpłatny przejazd bez pasażerów,
- d) **„przejeździe technicznym rozkładowym” (PTR)** – należy przez to rozumieć przejazd bez pasażerów, zaliczany decyzją ZTM do wozokilometrów płatnych,
- e) **„rezerwie czynnej”** – należy przez to rozumieć kierowcę wraz z autobusem, dyżurującego w wyznaczonym miejscu i realizującego przewozy wg oddzielnych wskazań ZTM,
- f) **„trybie sterowania bezpośredniego” (TSB)** – należy przez to rozumieć odstępianie od realizacji rozkładu jazdy obowiązującego na linii i podjęcie działań zmierzających do jak najszybszego przywrócenia możliwości jego realizacji, przy jednoczesnym dążeniu do zapewnienia jak największej liczby odjazdów z krańca zbliżonych czasowo do przewidzianych rozkładem jazdy,
- g) **„Umowie”** – należy przez to rozumieć Umowę, której integralną częścią jest niniejszy załącznik.

2. Rozkład jazdy linii autobusowej zawiera:

- a) przebieg trasy linii i jej długość mierzoną od krańca do krańca oraz, o ile występują, odcinki dojazdu i zjazdu,
- b) wykaz przystanków,
- c) liczbę brygad obsługujących jednocześnie linię,
- d) godziny odjazdów z przystanków i przyjazdów na kraniec w poszczególnych półkursach,
- e) rodzaj taboru określony w § 1 Umowy.

2.1. Dopuszcza się możliwość przejazdów trasami alternatywnymi w stosunku do wyznaczonych przez ZTM pod warunkiem utrzymania obsługi wszystkich obowiązujących na danej linii przystanków zgodnie z rozkładem jazdy (punktualny odjazd oraz nie pominięcie żadnego przystanku).

Wyboru trasy alternatywnej dokonuje kierowca w zależności od warunków drogowych. Wozokilometry liczone są według trasy wyznaczonej przez rozkład jazdy. Zamawiający zastrzega możliwość ograniczenia powyższej zasady w ramach zmian doraźnych, okresowych lub stałych.

2.2. W rozkładach jazdy lub trybie sterowania bezpośredniego może być stosowany przejazd techniczny rozkładowy (PTR).

3. Ustala się następującą klasyfikację zmian rozkładu jazdy:

- a) **zmiany stałe** - wynikające z bieżącej analizy potrzeb, wprowadzane na czas nieokreślony,
- b) **zmiany okresowe** - wprowadzane na czas określony, wynikające z planowanych zmian w organizacji ruchu,
- c) **zmiany doraźne** - wynikające z nagłych przyczyn losowych.

3.1. W ramach decyzji, o których mowa w ust. 3, ZTM ustala szczegółowe zasady wykonywania przewozów, a w szczególności:

- a) wyznacza rozkłady jazdy linii oraz trasy objazdów i skrótów,
- b) decyduje o uruchomieniu komunikacji zastępczej, linii specjalnych lub cmentarnych,
- c) wydaje dyspozycje dotyczące zmiany przydziału autobusów do linii,

- d) wydaje dyspozycje dotyczące uruchomienia autobusu w ramach realizacji zadań związanych z wydarzeniem nadzwyczajnym,
- e) wydaje dyspozycje o uruchomieniu autobusu w celu wykonania zadań własnych ZTM,
- f) wydaje decyzje o zmianie czasu funkcjonowania linii lub poszczególnych brygad,
- g) wydaje dyspozycje w zakresie ustawiania niezbędnych posterunków kierowania przez służby nadzoru ruchu Operatora (włącznie z liniami innych Operatorów),
- h) wydaje dyspozycje w zakresie oznakowania autobusów oraz dodatkowych informacji dla pasażerów,
- i) wydaje dyspozycje w zakresie wykorzystania autobusów jako tzw. rezerwy czynnej.

3.2. W przypadku, gdy średnia odległość przejechana przez autobus uruchomiony do obsługi zdarzeń opisanych w ust. 3.1. lit. d), e), i) jest mniejsza niż 16 km w ciągu godziny, Operatorowi przysługuje wynagrodzenie za każdą wozogodzinę podstawionego autobusu w wysokości stanowiącej szesnastokrotność (16) stawki określonej w Umowie za 1 wzkm; w takim przypadku Operatorowi nie przysługuje wynagrodzenie obliczane za wykonane wzkm.

3.2.1. Jeżeli dyżurujący w wyznaczonym miejscu autobus tzw. rezerwy czynnej nie zostanie uruchomiony do realizacji przewozów wg oddzielnych wskazań ZTM, Operatorowi przysługuje wynagrodzenie za każdą wozogodzinę w wysokości 10 x stawka określona w Umowie za 1 wzkm podstawionego autobusu.

3.3. W przypadku konieczności wprowadzenia tras zastępczych lub uruchomienia komunikacji zastępczej, Operator zobowiązany jest do:

- a) realizacji decyzji i wytycznych przekazywanych przez ZTM,
- b) zapewnienia obsady na posterunkach kierowania ruchem zgodnie z dyspozycjami ZTM.

3.4. Doraźna zmiana rozkładu jazdy trwająca krócej niż 24 godziny może zostać wprowadzona na podstawie dyspozycji Dyżurnego ZTM przekazanej telefonicznie Operatorowi i potwierdzonej adnotacją na sporządzonym przez ZTM dziennym wykazie zdarzeń w komunikacji autobusowej, bez konieczności wystawiania

dodatkowego zlecenia zmiany doraźnej. Kwalifikacja "ZTM" oznacza decyzję o zmianie zbiorczego rozkładu jazdy.

3.4.1. Dzienny wykaz zdarzeń w komunikacji autobusowej ZTM przekazuje do Operatora faksem lub za pośrednictwem poczty elektronicznej.

4. Decyzje o wprowadzeniu zmian:

- a) **doraźnych** – ZTM przekazuje Operatorowi na bieżąco i potwierdza je w wykazie zdarzeń w komunikacji autobusowej,
- b) **okresowych** – ZTM przekazuje co najmniej na 1 dzień przed ich wprowadzeniem,
- c) **stałych** – ZTM przekazuje co najmniej na 3 dni przed ich wprowadzeniem.

5. Zmiany okresowe i doraźne w zakresie tymczasowej zmiany liczby autobusów w ruchu wymagają wzajemnego uzgodnienia pomiędzy ZTM i Operatorem. Strony mogą w odrębnym porozumieniu wyznaczyć odpowiednie osoby lub służby dla dokonywania bezpośrednich uzgodnień w tym zakresie.

6. Przy podejmowaniu decyzji o uruchomieniu autobusu rezerwowego w miejsce uszkodzonego lub wycofanego z ruchu z innych przyczyn, jak też włączeniu do ruchu autobusu czasowo z niego wycofanego, obowiązkiem Operatora jest:

- a) **zapewnienie** realizacji rozkładu jazdy na możliwie najdłuższym odcinku trasy,
- b) **zapewnienie** realizacji w całości ostatnich półkursów (w tym zjazdowych wykazanych w rozkładzie) na linii (z wyłączeniem linii okresowych) z dopuszczeniem opóźnienia do 20 minut,
- c) **uzyskanie** uprzedniej zgody ZTM w każdym przypadku – włączania autobusu rezerwowego w ostatnim półkursie przed półkursem zjazdowym, jeżeli zrealizowałby odcinek krótszy niż 50% trasy półkursu,
- d) **uzgodnienie z ZTM** trybu postępowania w przypadkach nietypowych nieuregulowanych w Umowie.

7. W przypadku braku możliwości zachowania punktualności kursowania danej linii, służby nadzoru ZTM lub wyznaczonego operatora, mogą wprowadzić **Tryb Sterowania Bezpośredniego zwany dalej TSB**, zgodnie z niżej opisanymi zasadami.

- 7.1.** Warunkiem koniecznym dla wprowadzenia TSB jest przyjazd brygady na kraniec co najmniej 5 minut po rozkładowym czasie jej odjazdu. Decyzja ZTM o wprowadzeniu TSB przekazywana jest niezwłocznie wszystkim Operatorom obsługującym linie objęte TSB ze wskazaniem zakresu obowiązków poszczególnych Operatorów.
- 7.2.** Służby Operatora mają obowiązek bezwzględnego podporządkowania się poleceniom pracownika wyznaczonego do prowadzenia TSB.
- 7.3.** W TSB należy dążyć do realizacji w maksymalnym stopniu odjazdów z krańca, jak najbardziej zbliżonych do przewidzianych w przystankowym rozkładzie jazdy, bez względu na kolejność odjeżdżających brygad. Traktuje się jako usprawiedliwione opóźnienie odjazdu z krańca do 5 minut w stosunku do rozkładu przystankowego.
- 7.4.** W celu zapewnienia realizacji TSB dopuszcza się stosowanie tzw. skrótów. Skrót jest to przejazd brygady jako PTR do wyznaczonego przystanku lub krańca, od którego obowiązuje zabieranie pasażerów i dalsza jazda jako brygada liniowa po trasie linii.
- 7.5.** W TSB odjazdy z krańca nie powinny odbywać się częściej niż przewiduje to rozkład jazdy linii.
Dodatkowe odjazdy pozarozkładowe powinny odbywać się w pół częstotliwości pomiędzy brygadami realizującymi odjazdy zgodne z przystankowym rozkładem jazdy.
- 7.6.** TSB ulega zakończeniu po punktualnym przyjeździe i odjeździe 2 kolejnych brygad.
- 7.7.** W okresie obowiązywania TSB punktualność kursowania wozów na liniach nim objętych oceniana jest w odniesieniu do przystankowego rozkładu jazdy, tj. bez uwzględniania numerów brygad, które powinny realizować kolejne odjazdy. Jednocześnie na liniach objętych TSB nie jest w tym czasie naliczany wskaźnik punktualności P i niezawodności N (z wyłączeniem: braku skierowania do ruchu przez Operatora wymaganej rozkładem jazdy liczby brygad, awarii, kolizji, wypadków itp.) a wielkość zmiany zadania określona jest na podstawie wykonania. Za czas obowiązywania TSB na linii traktuje się okres od rozkładowego czasu odjazdu z krańca przeciwnego do zgłaszającego wprowadzenie TSB brygady zgłaszanej jako rozpoczynająca TSB do godziny zgłoszonej do ZTM jako moment jego zakończenia.

- 7.8.** W przypadkach, w których przy realizacji przewozów w TSB stwierdzono nieprawidłowości, usługi wykonywane w tym trybie traktowane są jako usługi wykonane niezgodnie z Umową, podlegające rozliczeniu za wykonane przewozy zgodnie z zasadami określonymi w załączniku nr 1 do Umowy.
- 7.9.** W trakcie realizacji Umowy zasady TSB mogą być jednostronnie zmieniane przez ZTM odpowiednio do istniejących potrzeb; zmiany takie nie stanowią zmiany Umowy i nie wymagają zgody Operatora.
- 7.10.** Szczegółową informację o zasadach prowadzenia TSB, ZTM przekaze Operatorowi przed rozpoczęciem przez niego świadczenia usług na podstawie Umowy.
- 8.** ZTM ma prawo wglądu do wszelkich posiadanych przez Operatora dokumentów, informacji i danych dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej m.st. Warszawy, a w szczególności eksploatacji autobusów przewidzianych do realizacji Umowy.
- 8.1.** Służby Operatora mają obowiązek niezwłocznie poinformować ZTM o następujących zdarzeniach:
- a) awaria wodociągowa, gazowa, drogowa itp. mająca wpływ na funkcjonowanie komunikacji miejskiej,
 - b) zamknięcie dla ruchu odcinka trasy komunikacyjnej,
 - c) kolizje i wypadki z udziałem osób rannych lub ofiar śmiertelnych,
 - d) kolizje i wypadki z naruszeniem infrastruktury przystankowej (ławki, słupki, wiaty),
 - e) wystąpienie zdarzenia opisanego w części II pkt. 1.1.3,
 - f) awarie lub brak obsady brygady na linii a także włączenie rezerwy na danej brygadzie
 - g) brak w ruchu co najmniej 50% rozkładowych brygad (awarie, kolizje, brak obsady łącznie) na dowolnej linii,
 - h) wystąpienie opóźnienia mogącego powodować wprowadzenie TSB na obsługiwanej linii,
 - i) zgłoszonym przez pasażera zatrzymaniu biletu w kasowniku,
 - j) zgłoszonej przez pasażera lub zauważonej na krańcu niezgodności daty lub godziny w kasowniku,
 - k) awarii kasowników w pojeździe (pojeźdźcach),

- l) awarii systemu ogrzewania autobusu,
- m) awarii systemu klimatyzacji autobusu,
- n) uszkodzeniach infrastruktury przystankowej zagrażającej bezpieczeństwu pasażerów i/lub uniemożliwiającej poprawne korzystanie z przystanków,
- o) wynikach kontroli przeprowadzanych w przedsiębiorstwie Operatora w zakresie, w jakim dotyczą one wykonywania usług przewozowych będących przedmiotem Umowy oraz o treści decyzji, nakazów i zakazów wydawanych na podstawie wyników tych kontroli w sprawach mających znaczenie dla realizacji usług przewozowych będących przedmiotem Umowy,
- p) wszelkich decyzjach uprawnionych organów i instytucji wydawanych wobec Operatora w sprawach mających znaczenie dla możliwości prawidłowej realizacji usług przewozowych będących przedmiotem Umowy.

8.2. Operator zobowiązany jest na bieżąco prowadzić w formie elektronicznej wykaz braków obsady brygad na obsługiwanych liniach. Wykaz ten musi być udostępniony w trybie on-line ZTM.

- 9.** Wynagrodzenie za usługi przewozowe realizowane na podstawie Umowy przysługuje Operatorowi wyłącznie za wozokilometry wykonane przez autobus Operatora udostępniony dla pasażerów:
- a) w pełnych półkursach bez przerw w ruchu,
 - b) w częściach półkursów wadliwych niezależnie od przyczyny wadliwości, pod warunkiem wykonania ich zgodnie z rozkładem.
 - c) na odcinkach tras zleconych przez ZTM (realizowanych również jako PTR).
- Wynagrodzenie za wozokilometry autobusu naprawionego lub rezerwowego, albo włączonego do ruchu po przerwie spowodowanej np. niedyspozycją kierowcy przysługiwać będzie Operatorowi dopiero od momentu włączenia się autobusu do ruchu w czasie i punkcie przewidzianym w rozkładzie jazdy.
- 10.** Wynagrodzenie Operatora za wozokilometry autobusowe wykonywane na trasie oblicza się na podstawie obmiaru trasy zawartej w rozkładzie jazdy. W pozostałych przypadkach – na podstawie adnotacji w zleceniu ZTM lub adnotacji w dziennym wykazie zdarzeń w komunikacji autobusowej – podstawą dla obliczenia wynagrodzenia mogą być wskazania autobusowego licznika kilometrów
- 11.** W przypadku wprowadzenia czasowych zmian w komunikacji miejskiej na wniosek jednostek zewnętrznych trwających dłużej niż jeden miesiąc, wynagrodzenia za dodatkowo wykonane wozokilometry ustalane są w okresach miesięcznych.
- 11.1.** Operator przekazuje do ZTM do 5 dnia każdego miesiąca następujące informacje dotyczące realizacji poszczególnych zleceń:
- a) liczbę wozokilometrów straconych na poszczególnych liniach w wyniku wprowadzonych danym zleceniem zmian w komunikacji miejskiej,

- b) liczbę wykonanych dodatkowo wozokilometrów w wyniku wprowadzonych danych zleceniem zmian w komunikacji miejskiej,
12. Niezwłocznie po dokonaniu jakichkolwiek zmian w stanie taboru wykonującego usługi przewozowe na podstawie Umowy, w tym także po wprowadzeniu do obsługi linii nowego autobusu Operator przekazuje do ZTM pisemną informację o zmienionym lub nowym numerze taborowym. ZTM określa system numeracji taboru.
13. ZTM wydaje dyspozycje w zakresie umieszczenia w autobusach Operatora:
- a) ulotek i materiałów informacyjnych ZTM,
 - b) plakatów i afiszy,
 - c) informacji rozkładowych,
 - d) regulaminów i innych przepisów wprowadzanych przez ZTM.

II. Zasady dokonywania oceny jakości funkcjonowania linii komunikacji zbiorowej obsługiwanych przez Operatora oraz obliczania i korygowania wynagrodzenia Operatora.

W celu dokonywania oceny jakości usług przewozowych wykonywanych przez Operatora (badanie zawodności i punktualności) oraz określenia liczby wadliwych półkursów, Operator obowiązany jest do terminowego i rzetelnego wypełniania kart drogowych odrębnie dla każdego kursu, w szczególności:

- a) dokonywania wpisów o wykonaniu półkursu dopiero po jego zakończeniu i nie później niż przed rozpoczęciem następnego półkursu,
 - b) dokonywania wpisów informacji o wszelkich odstępstwach od rozkładu jazdy z podaniem ich przyczyn,
 - c) dokonywania wpisów o wykonywanych przejazdach technicznych rozkładowych i nierozkładowych,
 - d) dokonywania wpisów o każdym objeździe trasy podstawowej,
 - e) dokonywania wpisów o każdej decyzji służb nadzoru ruchu w zakresie wprowadzenia zmiany ustalonego pierwotnie rozkładu jazdy,
 - f) wystawiania kart drogowych oddzielnie dla każdej brygady i wozu.
1. Ustala się następujące wskaźniki jakości usług przewozowych wykonywanych przez Operatora na podstawie Umowy:
- 1.1. Wskaźnik zawodności kursowania pojazdu na linii komunikacyjnej „N”, który stanowi stosunek liczby półkursów wadliwych w danym miesiącu do łącznej rozkładowej liczby półkursów w tym miesiącu, z uwzględnieniem wszystkich zmian doraźnych.
- 1.1.1. Uwzględniając definicje zawarte w części I załącznika – Zasady ogólne ust. 1 za półkurs wykonany prawidłowo uznaje się półkurs wykonany w całości zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy lub otrzymanym od ZTM zleceniem. W półkursie tym dopuszcza się przyspieszenie przyjazdu na kraniec nie więcej niż 5 minut i opóźnienie nie więcej niż 60 minut w stosunku do rozkładu jazdy.
- 1.1.2. Za półkurs wadliwy uważa się:

- a) każdy półkurs, w którym nastąpiła przerwa w ruchu, w wyniku której pasażerowie opuścili autobus (mimo zrealizowania go w ramach rozkładowego czasu),
- b) każdy półkurs niewykonany w ramach liczby przewidzianej rozkładem jazdy,
- c) każdy półkurs niewykonany w pełni (z wyjątkiem półkursów zawieszonych przez ZTM),
- d) każdy półkurs nie spełniający wymogów określonych w ust. 1.1.1.,
- e) każdy półkurs realizowany z niesprawną instalacją SPOzP, przy czym warunkiem uznania za sprawną instalację pokładową SPOzP w autobusie jest spełnienie następujących wymogów:
 - e1) autobus posiada zamontowaną i w pełni sprawną (nie wykazującą usterek wymienionych w pp. 2.2.2.) przynajmniej połowę ogólnej liczby kasowników przewidzianych dla typu taboru,
 - e2) posiadane przez sterownik pokładowy oraz kasowniki dane (numer taborowy, numer linii, numer brygady) są zgodne z rzeczywistymi oznaczeniami danego autobusu,
 - e3) wszystkie kasowniki funkcjonujące w autobusie oraz sterownik wskazują poprawny czas (z tolerancją +/- 1 minuty względem czasu rzeczywistego), a skrajne wskazania dwóch urządzeń nie mogą różnić się o więcej niż 2 minuty,
- f) każdy półkurs, w którym nastąpiło zatrzymanie lub wyłączenie autobusu z ruchu albo opóźnienie rozkładowe będące skutkiem naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierowcę autobusu,
- g) każdy półkurs, w którym nastąpiło zatrzymanie lub wyłączenie autobusu z ruchu w wyniku nie zastosowania się przez kierowcę autobusu do dyspozycji osób kierujących ruchem, w tym służb nadzoru ruchu ZTM .

1.1.3. Z zakresu podanego w ust. 1.1.2. wyłącza się przypadki, gdy:

- a) półkurs nie został wykonany z powodu wycofania autobusu do obsługi innej linii w ramach zmian doraźnych oraz półkursu zjazdowego nie wykonanego w wyniku zastosowania się do dyspozycji ZTM, o których mowa w ust. 6 lit. „c” i „d” części I .
- b) w półkursie nastąpiło jedno z poniższych zdarzeń:
 - dewastacja pojazdu,
 - incydent zagrażający bezpieczeństwu pasażerów lub ruchu powstały nie z winy Operatora (np. awantura, bójka, kradzież, zanieczyszczenie autobusu, zgon, choroba),
 - każdy półkurs, w którym nastąpiła awaria pojazdu, w wyniku której pasażerowie opuścili autobus w miejscu do tego przeznaczonym pod warunkiem podstawienia przez Operatora autobusu zastępczego w czasie pozwalającym pasażerom na przesiadkę bez oczekiwania i powiadomienia ZTM o powyższym z wyprzedzeniem 20 minut,
 - kolizja lub wypadek w ruchu drogowym powstałe z przyczyn niezawinionych przez kierującego autobusem,
 - zatrzymanie ruchu autobusu powyżej 10 minut spowodowane niezależną od Operatora sytuacją (np. wypadek obcych pojazdów, awaria, prace drogowe, zatrzymanie do kontroli drogowej, zasłabnięcie pasażera),
 - uszkodzenie lub zniszczenie kasownika lub innych elementów wyposażenia autobusu powstałe z przyczyn niezależnych od Operatora i uniemożliwiające dalszą prawidłową obsługę pasażerów – pod warunkiem ich natychmiastowego zgłoszenia do ZTM (nie później niż w ciągu 10 minut od chwili ich ujawnienia).

- c) gdy Operator nie ma możliwości prawidłowego wykonania półkursu następującego po półkursie, w którym wystąpiło jedno ze zdarzeń opisanych w ppkt. b), ponieważ zaistnienie miało miejsce w ciągu jego ostatnich 15 rozkładowych minut.

Wszelkie szkody i straty powstałe w wyniku nie przestrzegania przez kierowców Operatora przepisów ruchu drogowego, w szczególności art.3 ustawy Prawo o ruchu drogowym, oraz nie stosowania się i odpowiednich poleceń uprawnionych osób kierujących ruchem obciążają wyłącznie Operatora.

1.1.4. W każdym przypadku ujawnienia okoliczności wymienionych w pkt 1.1.3 b), w pkt 8.1 c) części I Załącznika oraz przypadku straty czasowej nie powstałej w wyniku awarii i braku obsady Operator zobowiązany jest do wystawienia odrębnej dla każdego zdarzenia karty informacyjnej, zawierającej szczegółowy opis zdarzenia i działań podjętych przez Operatora, której wzór określi ZTM. Wypełnioną Kartę Operator obowiązany jest dostarczyć do ZTM nie później niż w ciągu 6 godzin po wystąpieniu zdarzenia. W przypadku nie dostarczenia Karty informacyjnej w powyższym terminie, zdarzenia wymienione w pkt 1.1.3 b) ZTM kwalifikuje jako zawinione przez Operatora i nie stanowiące podstawy dla uznania półkursu za wykonany prawidłowo.

1.2. Wskaźnik punktualności kursowania autobusów Operatora na liniach komunikacyjnych „P” ustala ZTM jako procentowy udział liczby odjazdów autobusów z punktu kontrolnego uznanych jako punktualne do łącznej liczby obserwowanych odjazdów autobusów w danym miesiącu.

Jako punktualny traktuje się odjazd, który ma miejsce nie wcześniej niż 1 i nie później niż 3 minuty po zaplanowanej rozkładem jazdy godzinie.

Kontrola punktualności odbywa się w punktach wymienionych w rozkładach jazdy dla kierujących przekazywanych przez ZTM.

1.3. Ustala się następujące zasady obniżania wynagrodzenia Operatora:

1.1.1. Obniżenie z tytułu oceny zawodności – Fn

Fn - kwota potrąceń za półkurs wadliwy liczona według następującego algorytmu:

$$F_n = E \times k_n,$$

gdzie:

E – należność za wykonane w danym miesiącu wozokilometry;

kn – współczynnik stosowanego potrącenia obliczany na podstawie następującej tabeli:

N [%]	kn [%]
0 - 0,5000	0,00
0,5001 – 25,5000	4 x N - 2
25,5001 - 100,00	100,00

gdzie: N – udział półkursów wadliwych w łącznej liczbie półkursów rozkładowych w danym miesiącu z uwzględnieniem wszystkich zmian doraźnych.

Wartość N obliczana jest z dokładnością do 0,0001%, a kn z dokładnością do 0,01%.

1.1.2. Obniżenie z tytułu oceny punktualności – Fp

1.1.2.1. W odniesieniu do obserwacji prowadzonych w dni powszednie od poniedziałku do piątku w godzinach od 7.00 do 20.00 oraz w soboty w godzinach od 8.00 do 15.00 uwzględnia się zakwalifikowanie badanej linii do jednej z 3 klas swobody ruchu. Poza tymi godzinami oraz w niedziele i święta wszystkie linie traktowane są jako posiadające dużą swobodę ruchu.

- W przypadku zmian wpływających na swobodę ruchu linii, w zleceniu wprowadzającym zmianę określone zostanie przypisanie linii do danej grupy swobody ruchu.
- Zmiany przypisania linii do grupy swobody ruchu dokonuje ZTM w zależności od warunków drogowych lub na wniosek Operatora.

1.1.2.2. Wprowadza się wskaźnik punktualności – P', wyliczany według następującego algorytmu:

$$P' = \left(1 - \frac{N_D + N_S + N_M}{N_O}\right) \times 100\% \quad \text{dla } N_D + N_S + N_M \leq N_O$$

$$P' = 0\% \quad \text{dla } N_D + N_S + N_M > N_O$$

gdzie: N_D, N_S, N_M - rozliczeniowa liczba przyspieszeń i opóźnień w poszczególnych klasach linii komunikacyjnych (D - duża, S - średnia, M - mała swoboda ruchu),
 N_O - łączna liczba obserwacji

dla linii o dużej swobodzie ruchu: $N_M = N_S = 0$,

dla linii o średniej swobodzie ruchu: $N_M = 0$,

dla linii o małej swobodzie ruchu: $N_S = 0$,

Wartości N_D, N_S, N_M wylicza się ze wzorów:

Dla linii o dużej swobodzie ruchu

$$N_D = \sum w_j^D n_j^D$$

gdzie:

- j – różnica w minutach (przyspieszenia ze znakiem "+", opóźnienia ze znakiem "-");
- n_j^D – liczba przypadków danej odchyłki;
- w_j^D – współczynnik korygujący:

Współczynniki obowiązujące w miesiącach			
1-VI, IX - XI	VII-VIII	XII	
$w_{+5}^D = 3,0$	$w_{+5}^D = 3,0$	$w_{+5}^D = 3,0$	przyspieszenia o 5 min. i więcej

$w_{+4}^D = 2,0$	$w_{+4}^D = 2,0$	$w_{+4}^D = 2,0$	przyspieszenia o 4 min
$w_{+3}^D = 1,0$	$w_{+3}^D = 1,0$	$w_{+3}^D = 1,0$	przyspieszenia o 3 min
$w_{+2}^D = 0,5$	$w_{+2}^D = 0,5$	$w_{+2}^D = 0,5$	przyspieszenia o 2 min
$w_{-4}^D = 0,1$	$w_{-4}^D = 0,1$	$w_{-4}^D = 0,1$	opóźnienia o 4 min
$w_{-5}^D = 0,3$	$w_{-5}^D = 0,5$	$w_{-5}^D = 0,2$	opóźnienia o 5 min
$w_{-6}^D = 0,5$	$w_{-6}^D = 0,8$	$w_{-6}^D = 0,4$	opóźnienia o 6 min
$w_{-7}^D = 0,8$	$w_{-7}^D = 1,0$	$w_{-7}^D = 0,6$	opóźnienia o 7 min.
$w_{-8}^D = 1,0$	$w_{-8}^D = 2,0$	$w_{-8}^D = 0,8$	opóźnienia o 8 min. i więcej

Dla linii o średniej swobodzie ruchu

$$N_S = \sum w_j^S n_j^S$$

gdzie:

- j – jak wyżej;
- n_j^S – liczba przypadków danej odchyłki;
- w_j^S – współczynnik korygujący:

Współczynniki obowiązujące w miesiącach			
1-VI, IX-XI	VII-VIII	XII	
$w_{+5}^S = 2,0$	$w_{+5}^S = 2,0$	$w_{+5}^S = 2,0$	przyspieszenia o 5 min. i więcej
$w_{+4}^S = 1,0$	$w_{+4}^S = 1,0$	$w_{+4}^S = 1,0$	przyspieszenia o 4 min
$w_{+3}^S = 0,8$	$w_{+3}^S = 0,8$	$w_{+3}^S = 0,8$	przyspieszenia o 3 min
$w_{+2}^S = 0,3$	$w_{+2}^S = 0,3$	$w_{+2}^S = 0,3$	przyspieszenia o 2 min
$w_{-4}^S = 0,1$	$w_{-4}^S = 0,1$	$w_{-4}^S = 0,1$	opóźnienia o 4 min
$w_{-5}^S = 0,1$	$w_{-5}^S = 0,2$	$w_{-5}^S = 0,1$	opóźnienia o 5 min
$w_{-6}^S = 0,3$	$w_{-6}^S = 0,5$	$w_{-6}^S = 0,3$	opóźnienia o 6 min
$w_{-7}^S = 0,5$	$w_{-7}^S = 0,8$	$w_{-7}^S = 0,4$	opóźnienia o 7 min.
$w_{-8}^S = 0,6$	$w_{-8}^S = 1,0$	$w_{-8}^S = 0,5$	opóźnienia o 8 min.
$w_{-9}^S = 0,8$	$w_{-9}^S = 1,5$	$w_{-9}^S = 0,5$	opóźnienia o 9 min.
$w_{-10}^S = 1,0$	$w_{-10}^S = 2,0$	$w_{-10}^S = 0,6$	opóźnienia o 10 min. i więcej

Dla linii o małej swobodzie ruchu

$$N_M = \sum w_j^M n_j^M$$

gdzie:

- j , – jak wyżej;
- n_j^M – liczba przypadków danej odchyłki;
- w_j^M – współczynnik korygujący:

Współczynniki obowiązujące w miesiącach			
I-VI, IX-XI	VII-VIII	XII	
$w_{+5}^M = 2,0$	$w_{+5}^M = 2,0$	$w_{+5}^M = 2,0$	przyspieszenia o 5 min. i więcej
$w_{+4}^M = 1,0$	$w_{+4}^M = 1,0$	$w_{+4}^M = 1,0$	przyspieszenia o 4 min
$w_{+3}^M = 0,5$	$w_{+3}^M = 0,5$	$w_{+3}^M = 0,5$	przyspieszenia o 3 min
$w_{+2}^M = 0,2$	$w_{+2}^M = 0,3$	$w_{+2}^M = 0,1$	przyspieszenia o 2 min
$w_{-4}^M = 0,1$	$w_{-4}^M = 0,1$	$w_{-4}^M = 0,0$	opóźnienia o 4 min
$w_{-5}^M = 0,1$	$w_{-5}^M = 0,1$	$w_{-5}^M = 0,0$	opóźnienia o 5 min
$w_{-6}^M = 0,1$	$w_{-6}^M = 0,2$	$w_{-6}^M = 0,0$	opóźnienia o 6 min
$w_{-7}^M = 0,2$	$w_{-7}^M = 0,4$	$w_{-7}^M = 0,0$	opóźnienia o 7 min
$w_{-8}^M = 0,3$	$w_{-8}^M = 0,5$	$w_{-8}^M = 0,0$	opóźnienia o 8 min
$w_{-9}^M = 0,4$	$w_{-9}^M = 0,8$	$w_{-9}^M = 0,0$	opóźnienia o 9 min
$w_{-10}^M = 0,5$	$w_{-10}^M = 1,0$	$w_{-10}^M = 0,0$	opóźnienia o 10 min. i więcej

1.1.2.3. F_p - kwota potrąceń z tytułu punktualności liczona według następującego algorytmu:

$$F_p = (0,1 \times E) \times k_p,$$

gdzie:

E – należność za wykonane w danym miesiącu wozokilometry,

k_p – wyznacza się z tabeli:

P' [%]	k_p [%]
0 - 59,9	100,00
60,0 - 74,9	$-14/3P' + 380$
75,0 - 94,9	$-1,5P' + 142,5$
95,0 - 100,0	0,00

Wartość P' obliczana jest z dokładnością do 0,1%, a k_p z dokładnością do 0,01%.

1.2. W przypadku wystąpienia nadzwyczajnych zdarzeń powodujących utrudnienia w ruchu i uniemożliwiających prawidłową realizację rozkładu jazdy Operator może, przed otrzymaniem dziennych raportów wstępnych, wystąpić do ZTM z wnioskiem o czasowe odstąpienie od oceny punktualności i zawodności kursowania pojazdów oraz rozliczenia wozokm na podstawie wykonania (z wyłączeniem półkursów straconych z tytułu awarii) na liniach komunikacyjnych w danym dniu w całości lub na wybranych liniach, w wybranym okresie itp. Wniosek powinien zawierać stosowną dokumentację potwierdzającą wystąpienie oraz skalę utrudnień, do których się odnosi. Rozpatrzenie wniosku uwarunkowane jest bieżącym zgłaszaniem stwierdzonych zdarzeń z podaniem skutków, które powodują. Wnioskom nie podlegają stałe utrudnienia uwzględnione w ocenie klasy swobody ruchu dla poszczególnych linii.

2. Ustala się następujący katalog uchybień w realizacji Umowy:

UCHYBIENIA W JAKOŚCI WYKONANIA UMOWY		
symbol	opis uchybienia	jednostka miary
ST	Braki wyposażenia technicznego, zły stan techniczny, brak czystości autobusów Operatora, nieprawidłowość eksploatacji	za każdy półkurs, w którym stwierdzono uchybienie
	Uszkodzone elementy (np. urwane poręcze) wyposażenia autobusów zagrażające bezpieczeństwu pasażerów.	
	Brak lub niesprawność dopuszczalnej liczby kasowników biletowych, wynikająca z zapisów pkt. 1.1.2 lub niesprawność kasownika biletowego lub instalacji pokładowej SPOzP, przy czym warunkiem uznania za sprawną instalację pokładową SPOzP w autobusie jest spełnienie następujących wymogów: a) autobus posiada zamontowane wszystkie przewidziane dla tego typu taboru kasowniki żaden kasownik nie jest całkowicie wyłączony lub zdemontowany, b) posiadane przez sterownik pokładowy oraz kasowniki dane (numer taborowy, numer linii, numer brygady) są zgodne z rzeczywistymi oznaczeniami danego autobusu, c) wersja plików konfiguracyjnych nie jest ostatnią (najnowszą) wersją wyemitowaną przez ZTM i udostępnioną Operatorowi, przy czym istnieje możliwość poprawnego skasowania biletu magnetycznego oraz biletu zapisanego na karcie zbliżeniowej. W przeciwnym wypadku stosuje się zapis pkt 1.1.2.ew urządzeniach jest ostatnią (najnowszą) wersją wyemitowaną przez ZTM i udostępnioną Operatorowi, d) wszystkie kasowniki zamontowane w autobusie oraz sterownik wskazują poprawny czas (z tolerancją +/-1 minuty względem czasu rzeczywistego), a skrajne wskazania dwóch urządzeń nie mogą różnić się o więcej niż 2 minuty, e) wszystkie kasowniki w autobusie mają stałe połączenie ze sterownikiem i ciągłe zasilanie, w szczególności nie dopuszczalne jest występowanie objawów stałego lub okresowego zaniku zasilania któregośkolwiek z kasowników lub utraty łączności sterownika z którymkolwiek z kasowników, f) wszystkie kasowniki zamontowane w autobusie komunikują się z kartami zbliżeniowymi, g) wszystkie kasowniki zamontowane w autobusie kasują	

	<p>poprawnie bilety magnetyczne (kasują bilety magnetyczne oznaczając je trwale czytelnym nadrukiem przy pierwszym skasowaniu lub kodują informacje na pasku magnetycznym),</p> <p>h) wyświetlacze kasowników są nieuszkodzone lub nie zabrudzone w stopniu uniemożliwiającym odczyt informacji,</p> <p>f) szczeliny biletowe kasowników nie są uszkodzone lub zabrudzone w stopniu uniemożliwiającym poprawne kasowanie biletów magnetycznych,</p> <p>j) na wyświetlaczu sterownika nie występuje informacja o jakichkolwiek alarmach.</p> <p>Istotne uchybienia w estetyce pojazdu (skorodowane elementy, brak odpowiedniej czystości karoserii i wnętrza autobusu, nieusunięcie z przedziału pasażerskiego pojazdu śmieci, a w okresie zimowym błota pośniegowego, na przystankach końcowych, na których rzeczywisty czas postoju jest dłuższy niż 15 minut).</p>	
	brak lub niesprawność innych niż SPOzP, określonych w , §4 p.10 Umowy systemów	
	Wyjazd na trasę autobusu z siedzeniami zamoczonymi wodą.	
	Uszkodzony system „przyklęku” pojazdu niskopodłogowego, lub brak możliwości otwarcia klapy w drzwiach dla wjazdu wózka lub uszkodzenie klapy uniemożliwiające wjazd/wyjazd wózka z pojazdu.	
	Brak lub niewystarczające oświetlenie w przedziale pasażerskim od zmroku do świtu (nie dotyczy przedniej prawej lampy w przedziale pasażerskim).	
	Niewłaściwa temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu lub nie wykonanie oczyszczania układu klimatyzacji w wymaganym terminie, w tym także nieuzasadnione włączenie ogrzewania w okresie 1 kwietnia – 31 października.	
	Niesprawność elementów układu otwierania drzwi przez pasażera (tzw. ciepły guzik).	
	Niesprawność systemu awaryjnego otwierania samopowrotu drzwi lub tzw. „blokady przystankowej”.	
	Niesprawność autokomputera rejestrującego dane wymagane przez ZTM.	
	Brak niezbędnej liczby otwieranych zgodnie z SIWZ okien	
	Niesprawność systemu przekazywania informacji dźwiękowej	
	Niesprawność lub nieprzekazanie danych z autokomputera zainstalowanego w pojeździe.	
STL	Niewykonanie naprawy lakierniczej i/lub blacharskiej poszycia autobusu w ciągu 7 dni od powstania uszkodzenia.	za każdy autobus i rozpoczęty dzień bez naprawy po wyznaczonym terminie
UT	Nie zatrzymanie się na przystanku lub przyspieszony odjazd niezgodny z rozkładem Nieprawidłowa obsługa przystanku, nieprawidłowa obsługa pasażerów	za każdy stwierdzony przypadek (za każde uchybienie i za każdy przystanek, na którym wystąpiło)
	Nie zatrzymanie się autobusu na przystanku wyznaczonym w rozkładzie jazdy.	
	Nie zatrzymanie się autobusu na przystanku warunkowym „na żądanie” w przypadku sygnalizacji przez pasażera, w tym również w sytuacji kiedy na przystanku oczekuje osoba	

	<p>niepełnosprawna</p> <p>Uniemożliwienie lub uniemożliwienie wyjścia lub wejścia pasażerom (np. przez nieotwarcie wszystkich drzwi lub uniemożliwienie otwarcia drzwi przez pasażerów, a także</p> <p>Odbywanie postoju na krańcu poza przystankiem dla wsiadających – nie dotyczy postoju na krańcach: określonych przez ZTM lub sytuacji wynikających z rozkładu jazdy i TSB).</p> <p>Zatrzymanie autobusu w odległości większej niż 20 cm od krawężnika przystanku (z wyjątkiem przypadków, w których sytuacja drogowa, geometria zatoki lub stan nawierzchni uniemożliwiają spełnienie tego wymogu),</p> <p>obsługa przystanku zrealizowana jako trzeci pojazd w kolejności (z dwoma autobusami poprzedzającymi) bez ponownego zatrzymania w czole przystanku z wyjątkiem przystanków oznaczonych napisem „potrójny przystanek”</p> <p>odjazd z przystanku lub jazda pomiędzy przystankami z otwartymi drzwiami</p> <p>Nie włączenie funkcji przykłąku lub brak otwarcia rampy uchylnej w przypadku żądania pasażera, a w szczególności osoby niepełnosprawnej,</p> <p>Nie udzielanie niezbędnej pomocy przy wsiadaniu lub wysiadaniu z pojazdu osobom niepełnosprawnym o widocznym stopniu niepełnosprawności ,</p> <p>Brak podania informacji głosowej na zewnątrz pojazdu o numerze linii, którą pojazd obsługuje oraz kierunku jazdy (zgodnie z informacją wyświetlaną na przedniej tablicy kierunkowej) w przypadku oczekiwania na przystanku osoby niewidomej (z białą laską).</p>	
OZ	<p>Niewłaściwe oznakowanie autobusu lub umieszczenie reklamy bez zgody ZTM</p> <p>brak kasety na ulotki informacyjne ZTM;</p> <p>brak lub nieczytelna tabliczka z numerem brygady;</p> <p>brak lub nieczytelność wymaganych przez ZTM informacji w postaci stałych naklejek w autobusie oraz ekspozycja niezgodna z wytycznymi ZTM – każda naklejka jest traktowana jako osobny przypadek</p> <p>brak lub niewłaściwa realizacja dyspozycji wydanych przez ZTM zgodnie z postanowieniami ust. 13 części I niniejszych zasad;</p> <p>brak lub niezgodne z wytycznymi ZTM oflagowanie taboru</p> <p>brak możliwości odczytania informacji (np.: brudna szyba, zasłonięta tablica, brak numerów taborowych w ustalonych miejscach lub nieczytelny numer taborowy),</p> <p>brak oświetlenia tablic,</p> <p></p> <p>malowanie autobusu niezgodne z wytycznymi ZTM.</p> <p>nie wyłożenie ulotek w terminach ustalonych przez ZTM,</p> <p>niefunkcjonowanie lub wadliwe funkcjonowanie informacji głosowej – niewygaszane zapowiedzi głosowe przystanków, zapowiedzi wygaszane w błędny sposób, zapowiedzi wygaszane niezgodnie z wytycznymi ZTM,</p> <p>niefunkcjonowanie, nieczytelność lub nieprawidłowe funkcjonowanie wyświetlaczy zewnętrznych lub wewnętrznych stanowiących element systemu wizualnej informacji pasażerskiej</p>	<p>za każdy półkurs, w którym stwierdzono uchybienie</p>

	<p>– każdy wyświetlacz jest traktowany jako osobny przypadek;</p> <p>niewłaściwe umieszczenie tablic liniowych w uchwytach,</p> <p>niezrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja zlecenia ZTM w zakresie umieszczania w autobusie dodatkowej informacji dla pasażera (m.in. plakatów),</p> <p>umieszczenie reklamy i/lub ogłoszenia na lub w autobusach z naruszeniem zasad określonych w załączniku nr 6 do Umowy</p> <p>umieszczenie tablic w niewłaściwym miejscu w autobusie,</p> <p>używanie tablic liniowych o niewłaściwej treści,</p> <p>wykonywanie przejazdu autobusem oznakowanym tablicami liniowymi poza wyznaczoną rozkładem jazdy trasą i czasem kursowania,</p>	
NT	Niezgodna z rozkładem jazdy obsada brygad taborem W tym także realizacja półkursu typem autobusu, który został decyzją ZTM wyłączony z obsługi danej brygady	za każdy półkurs, w którym stwierdzono uchybienie
WY	Wykroczenie służbowe kierowcy Operatora –	za każdy stwierdzony przypadek
	<p>strój kierowcy niezgodny z ustaleniami w załącznika nr 3 do Umowy</p> <p>przewożenie osób postronnych w kabinie kierowcy autobusu,</p> <p>nieuzasadniony postój autobusu na krańcu z włączonym silnikiem (powyżej 1 min.),</p> <p>niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie poleceń wydanych przez służbę nadzoru ruchu, w tym naruszenie dyscypliny łączności radiowej</p> <p>Samowolna zmiana trasy</p> <p>palenie tytoniu lub e-papierosa w autobusie lub na przystanku/pętli,</p> <p>rozmowa kierowcy przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu (bez użycia zestawu słuchawkowego).</p> <p>zanieczyszczenie pojazdu spowodowane przez kierowcę</p> <p>niezameldowanie się kierowcy w ekspedycji lub do CR ZTM w przypadku linii nieekspediowanych</p> <p>odjazd bez konsultacji z pracownikiem nadzoru ruchu w trakcie trwania TSB lub niezastosowanie się do wydanych dyspozycji</p> <p>niezastosowanie się przez kierowcę do przepisów ruchu drogowego skutkujące zablokowaniem przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej</p>	
RC	Niekorzystne zdarzenia rozkładowe	za każdy stwierdzony przypadek Uchybienie nalicza się niezależnie od rozliczenia wadliwości danego półkursu.
	<p>przyspieszony odjazd lub brak realizacji odjazdu z wyznaczonego krańca w ostatnim pełnym półkursie linii (z uwzględnieniem dopuszczenia 20 minut opóźnienia),</p> <p>brak realizacji odjazdu lub opóźniony odjazd powyżej 5 minut z wyznaczonego krańca w pierwszym pełnym półkursie na linii.</p>	
RK	Niewłaściwa realizacja rozkładu jazdy	za każdy stwierdzony przypadek
	Niepunktualny odjazd autobusu z przystanku krańcowego, z	

	<p>wyłączeniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> • opóźnienia wynikającego z późniejszego przyjazdu niż rozkładowy czas odjazdu z tego krańca (nie dotyczy niepłatnych dojazdów z zajezdni),, • opóźnienia do 1 minuty, • opóźnienia wynikającego z konieczności zameldowania się w ekspedycji 	
	<p>Nieuzasadniony postój na krańcu powyżej 5 minut w przypadku przyjazdu na kraniec po rozkładowym czasie odjazdu; Nie uważa się za uchybienie postoju wydłużonego ze względu na decyzję ZTM, wprowadzony TSB lub z innych przyczyn uznanych przez ZTM za usprawiedliwiające wydłużony postój</p>	
	<p>Odjazdy realizowane przez autobusy tej samej linii z tego samego przystanku w tym samym czasie (tzw. jazda stadem) spowodowane nieprawidłową realizacją przez kierowcę rozkładu jazdy (np. pomimo braku przeszkód w ruchu drogowym specjalne opóźnianie; nadmierne przyspieszenia w celu dogonienia poprzedniej brygady),</p>	
	<p>nieprzestrzeganie zasad skomunikowania pojazdów w celu umożliwienia przesiadania się pasażerów, określonych w rozkładzie jazdy lub dyspozycjach wydawanych przez ZTM</p>	
BS	Brak możliwości zakupu biletu w pojeździe	za każdy półkurs, w którym stwierdzono uchybienie
	<p>brak posiadania przez kierowcę wymaganego asortymentu biletów (co najmniej 5 biletów z każdego rodzaju),</p>	
	<p>uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli pracownikom ZTM posiadanego przez kierowcę asortymentu biletów,</p>	
	<p>odmowa sprzedaży biletu przez kierowcę, z uwzględnieniem postanowień Regulaminu przewozu ZTM.</p>	
NW	Nieprawidłowe wykonywanie obowiązków przez pracowników Operatora podczas realizacji Umowy z ZTM	za każdy stwierdzony przypadek
	<p>Nieprawidłowa współpraca z Dyżurnym ZTM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • brak powiadomienia lub opóźnienie (powyżej 5 minut od stwierdzenia zdarzenia) w powiadomieniu Dyżurnego ZTM o zdarzeniach wymienionych w ust. 7.1 części I, • nie zrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja dyspozycji Dyżurnego ZTM w zakresie ustawienia przez Operatora posterunków Nadzoru Ruchu Operatora, • niewłaściwe wykonywanie przez Nadzór Ruchu Operatora zadań zleconych przez ZTM, • zakończenie bez zgody ZTM pracy przez kierowcę linii nie posiadającej rozkładu jazdy. • brak lub niesprawność łączności radiowej pomiędzy ZTM a patrolem nadzoru ruchu lub dyspozytorem Operatora 	
	<p>Nieprzestrzeganie obowiązku rzetelnego wypełniania kart drogowych zgodnie z zasadami określonymi w części II niniejszego załącznika do Umowy.</p>	
	<p>Nieprawidłowa współpraca z kontrolerem biletów ZTM lub podmiotami działającymi na zlecenie ZTM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • - nieuprawnione ogłaszanie rozpoczęcia kontroli biletów przez prowadzącego pojazd, • - udzielanie komentarzy na temat wykonywanych 	

	<p>czynności przez kontrolera biletów,</p> <ul style="list-style-type: none"> - odmowa udzielenia informacji w zakresie punktualności kursowania, trasy kontrolowanego pojazdu. Nie wywiązanie się z obowiązku umożliwienia przeprowadzania kontroli biletów przez służby kontrolerskie ZTM lub przez inne podmioty działające na zlecenie ZTM 	
	Brak wymaganych prawem dokumentów przewozowych podczas kontroli kierowcy w czasie wykonywania obsługi linii ZTM.	
	Uniemożliwienie przeprowadzenia pracownikom ZTM posiadającym odpowiednie uprawnienia (K lub KW) kontroli dokumentacji przewozowej, sprawozdawczej, itp. lub stanu psychofizycznego kierowcy. Odmowa lub uniemożliwienie przeprowadzenia kontroli pojazdu oraz wymaganej dokumentacji, Niehonorowanie uprawnień pracowników ZTM w zakresie określonym w §4 p.6 Umowy	
	Nieudzielenie odpowiedzi na zgłoszenia, wnioski, reklamacje i skargi pasażerów w terminach wynikających z obowiązujących przepisów prawa postanowień Umowy lub wytycznych ZTM.	
	Skierowanie do obsługi linii autobusu z kierowcą, którego czas pracy w danym dniu uniemożliwia pełną realizację zadań określonych przez ZTM.	
	Niestosowanie się do postanowień Regulaminu Przewozów i innych określonych w §4 p.1d Umowy	
	Nieprzestrzeganie obowiązku przekazywania, na każde żądanie ZTM kopii kart drogowych oraz innych dokumentów będących podstawą do rozliczeń wynikających z Umowy, (§4 p.5 Umowy)	
	Nieprzestrzeganie obowiązku przekazywania, do ZTM danych z urządzeń systemów określonych w §4 p.11 Umowy, zgodnie z wymogami określonymi przez ZTM (§4 p.10 Umowy)	
	Nieprzestrzeganie obowiązków określonych w §4 p.12-13 Umowy, dotyczących nadzoru ruchu	
	Nieprzestrzeganie obowiązków określonych w §4 p. 29 Umowy, dotyczących załatwiania we własnym zakresie wszelkich skarg i reklamacji pasażerów oraz przekazywania do ZTM kopii takich skarg i reklamacji wraz z informacjami o sposobie ich załatwienia	
AW	Niewłaściwa reakcja na awarię autobusu,	za każdy stwierdzony przypadek
	Brak odpowiedniego rozpatrzenia sprawy m. in. poprzez brak podania obowiązujących u Operatora procedur, brak podania działań podjętych w danej sprawie, brak podania konsekwencji zastosowanych wobec pracownika Operatora.	
	Zablokowanie przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej spowodowane awarią autobusu – nieprzestrzeganie zapisu §4 p.33 Umowy	
O1	Stwierdzona przez ZTM niezgodność ze stanem faktycznym	za każdy stwierdzony przypadek
ZL	Z tytułu niewykonania wozokilometrów w kursach uznanych za wadliwe, na operatora zostanie naliczona kara za każdy	w wysokości 200% kwoty równej

	niewykonany kilometr. Przy zdarzeniach losowych nie będącymi awariami taboru lub nie wynikającymi z braku zapewnienia odpowiedniej obsady (kierowca-tabor) w okresie 60 min dla operatora na reakcję = podstawienie rezerwy uchybienie nie będzie naliczane.	iloczynowi liczby niezrealizowanych wozokilometrów i stawki bazowej określonej w § 3 Umowy
O2	Wprowadzenie do ruchu autobusów nie posiadających certyfikatu ZTM	za każdy stwierdzony przypadek
O3	Nieprzestrzeganie obowiązku wykorzystywania przeznaczonych do realizacji Umowy autobusów wyłącznie do zadań zleconych przez Organizatora,	za każdy stwierdzony przypadek
SB	Bezpodstawne wprowadzenie, przedwczesne zakończenie lub niewłaściwe przeprowadzenie TSB przez Operatora (między innymi: w okresie prowadzenia sterowania bezpośredniego mniej niż 50% odjazdów odbyło się zgodnie z przystankowym rozkładem jazdy – z tolerancją opóźnienia odjazdu do 5 minut), niezastosowanie się kierowcy Operatora obsługujących linię objętą TSB prowadzonym przez nadzór ruchu innych Operatorów do poleceń wydanych w tym zakresie - SB	
IT	Niesprawność łączności radiowej pomiędzy kierowcą i dyspozytorem Operatora lub pomiędzy dyspozytorem Operatora i Dyżurnym ZTM lub między kierowcą i Dyżurnym ZTM . Nieudostępnienie obrazu z monitoringu pojazdu na żądanie ZTM ze wskazanego okresu lub brak możliwości nagrania obrazu w autobusie znajdującym się na trasie na nośnik zewnętrzny przy użyciu komputera typu laptop.	za każdy półkurs, w którym stwierdzono uchybienie

3.1. W odniesieniu dla każdego rodzaju uchybienia kwota korekty (obniżenia) wynagrodzenia Operatora jest obliczana według wzoru:

Miesięczna kwota korekty (MK) z tytułu poszczególnych rodzajów uchybień = współczynnik korygujący uchybienia x aktualna stawka bazowa za wozokilometr x liczba stwierdzonych przypadków

Rodzaj uchybienia	współczynnik korygujący uchybienia
O1	1200
ST, STL	20
UT,	30
OZ	10
NT	15
WY	50
RC	30
RK	5
BS	30

SB	90
NW, IT	150
AW	100
OZ (§4 p.14 Umowy)	500
O2	1000
O3	1000

**OSTATECZNA WYSOKOŚĆ WYNAGRODZENIA NALEŻNEGO OPERATOROWI
W KAŻDYM MIESIĄCU ROZLICZENIOWYM (K) USTALANA JEST Z
ZASTOSOWANIEM NASTĘPUJĄCEGO AKGORYTMU**

$$K = E - (F_n + F_p + MK_{OI} + MK_{ST} + MK_{STL} + MK_{UT} + MK_{OZ} + MK_{NT} + MK_{WY} + MK_{RC} + MK_{RK} + MK_{BS} + MK_{AW} + MK_{NW} + MK_{O2} + MK_{O3} + MK_{SB} + MK_{IT}) - ZL$$

E - podstawa do obliczenia miesięcznego wynagrodzenia Operatora za usługi przewozowe przed zastosowaniem korekt i obniżek

$$E = E_1 + E_2 + E_z + E_D$$

E₁ - aktualna stawka bazowa X wykonana liczba wozokm autobusami określonymi w §1 Umowy

E₂ - aktualna stawka zastępcza X wykonana liczba wozokm autobusami, na które Operator otrzymał zgodę zgodnie z § 4 pkt 19 Umowy

E_z - 16 x aktualna stawka dla autobusu ustalona zgodnie z postanowieniami § 3 Umowy x liczba wozogodzin wykonanych zgodnie z ust. 3.2. w części I niniejszego Załącznika

E_D - 10 x aktualna stawka dla autobusu ustalona zgodnie z postanowieniami § 3 Umowy x liczba wozogodzin wykonanych zgodnie z ust. 3.2.1 w części I niniejszego Załącznika

3.2 W terminie 3 dni roboczych po zakończeniu każdego miesiąca rozliczeniowego Operator przekazuje ZTM zestawienie sporządzone dla każdej linii osobno według wzoru ustalonego przez ZTM, w szczególności obejmujące w układzie dziennym:

- liczbę wozokilometrów płatnych wykonanych zgodnie z planem rozkładowym w podziale na płatne wg stawki bazowej i stawki zastępczej
- liczbę wozokilometrów wykonanych poza planem rozkładowym na zlecenie ZTM,
- liczbę wykonanych wozogodzin zgodnie z wymogami ust. 3.2 i 3.2.1 części I załącznika
- liczbę wykonanych półkursów,
- liczbę i wykaz półkursów wadliwych zgodnie z ustaleniami załącznika,
- liczbę i wykaz niezgodnej z rozkładem jazdy obsady brygad (NT).

**Procedury
przekazywania informacji przez Operatora
i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym
oraz dopuszczenia pojazdów**

Załącznik nr 2 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Procedury przekazywania informacji przez Operatora oraz dokonywania uzgodnień z Zamawiającym w okresie od zawiadomienia o wyborze oferty do rozpoczęcia świadczenia usługi

1.1. Operator przed podpisaniem umowy, w ciągu 14 dni od zawiadomienia o wyborze oferty tj. do dnia, jest zobowiązany do przedstawienia:

1.1.1. Informacji o producencie, marce i typie pojazdu¹, którym zamierza świadczyć usługi wraz z dokumentacją zawierającą komplementację pojazdu oraz poświadczającą spełnienie przez pojazd warunków zawartych w SIWZ wg Załącznika nr 2.1 do Umowy.

1.1.2. Opisu technicznego (może być w postaci rysunku technicznego² przedstawiającego rzuty pojazdu) wraz z wymiarami przedstawiającymi:

- całkowitą długość pojazdu,
- całkowitą szerokość pojazdu,
- całkowitą wysokość pojazdu,
- wysokość pojazdu bez urządzeń klimatyzacyjnych, wentylacyjnych i innych elementów zabudowy na dachu,
- rozstaw osi,
- długość sekcji pojazdu (dotyczy autobusów przegubowych),
- zwis przedni,
- zwis tylny,
- szerokość otworów drzwiowych,
- wysokość i szerokość otworów okiennych (z zaznaczeniem okien otwieranych i stałych),
- wysokość otwieranej części otworów okiennych,

stanowiącego Załącznik nr 2.2 do Umowy.

1.1.3. Rysunku technicznego przedstawiającego:

- rozmieszczenie miejsc siedzących w rzucie z góry z zaznaczeniem miejsc usytuowanych na poziomie podłogi i wyróżnieniem miejsc specjalnych,
- lokalizację miejsc na wózek inwalidzki i dziecięcy wraz z wymiarami w rzucie z góry,

stanowiącego Załącznik nr 2.3 do Umowy.

1.1.4. Rysunku technicznego przedstawiającego rozmieszczenie elementów Systemu Monitoringu Wizyjnego w rzucie z góry z zaznaczeniem lokalizacji:

- kamer oraz obszaru, z jakiego dana kamera rejestruje obraz,
- rejestratora,

stanowiącego Załącznik nr 2.4 do Umowy.

1.2. Dokumenty wymienione w punktach 1.1.1-1.1.4 podlegają weryfikacji pod kątem zgodności z SIWZ.

1.2.1. Zamawiający w ciągu 5 dni od otrzymania dokumentów dokonuje analizy parametrów i przekazuje Operatorowi potwierdzenie zgodności komplementacji pojazdu z SIWZ.

1.2.2. W przypadku powstania wątpliwości lub stwierdzenia niezgodności z SIWZ, Zamawiający wzywa Operatora do wyjaśnień. Operator musi ustosunkować się do wezwania w ciągu 3 dni.

1.2.3. W przypadku braku uzyskania potwierdzenia zgodności komplementacji z SIWZ procedura wymieniona w punktach 1.2.1-1.2.2 jest powtarzana.

¹ w przypadku, gdy Operator zamierza świadczyć usługę pojazdami różnych typów, ilekroć mowa o pojeździe, dotyczy do to każdego z typów pojazdów

² Ilekroć mowa o rysunku technicznym dopuszcza się przedstawienie wymaganych w danym punkcie elementów na więcej niż jednym rysunku

- 1.3. Operator nie później niż 30 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do przekazania Zamawiającemu wizualizacji i lokalizacji kasowników SPOzP.
 - 1.3.1. Zamawiający dokonuje oceny zgodności z SIWZ oraz oceny estetycznej zaproponowanych rozwiązań.
 - 1.3.2. Protokół potwierdzający zgodność rozwiązań lub opisujący ewentualne stwierdzone odstępstwa zostanie przekazany przez Zamawiającego w ciągu 7 dni od przekazania wizualizacji.
 - 1.3.3. W przypadku stwierdzenia odstępstw, w ciągu 5 dni od pozyskania informacji Operator powinien przedstawić poprawioną wizualizację aż do uzyskania potwierdzenia zgodności z SIWZ.

- 1.4. Operator nie później niż 30 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do przedstawienia Zamawiającemu wzoru-wizualizacji umundurowania prowadzących pojazd oraz służb zabezpieczenia ruchu.
 - 1.4.1. Zamawiający dokonuje oceny przedstawionych rozwiązań pod kątem zgodności z SIWZ.
 - 1.4.2. Protokół potwierdzający akceptację wizualizacji lub opisujący ewentualne stwierdzone odstępstwa zostanie przekazany przez Zamawiającego w ciągu 7 dni od przekazania informacji.
 - 1.4.3. W przypadku stwierdzenia odstępstw, w ciągu 5 dni od pozyskania informacji Operator powinien przedstawić poprawioną wersję wizualizacji aż do uzyskania potwierdzenia zgodności z SIWZ.

- 1.5. Operator nie później niż 30 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do przekazania Zamawiającemu propozycji lokalizacji oraz wizualizacji automatów SSB.
 - 1.5.1. Zamawiający dokonuje oceny zgodności z SIWZ oraz oceny funkcjonalnej i estetycznej zaproponowanych rozwiązań.
 - 1.5.2. Protokół potwierdzający zgodność rozwiązań lub opisujący ewentualne stwierdzone odstępstwa zostanie przekazany przez Zamawiającego w ciągu 7 dni od przekazania wizualizacji.
- 1.6. W przypadku stwierdzenia odstępstw, w ciągu 5 dni od pozyskania informacji Operator powinien przedstawić poprawioną propozycję aż do uzyskania potwierdzenia zgodności z SIWZ.

- 1.7. Operator nie później niż 20 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do przedstawienia Zamawiającemu formy, liczby i lokalizacji wszystkich nośników i urządzeń do prezentacji reklam.
 - 1.7.1. Zamawiający dokonuje oceny przedstawionych rozwiązań pod kątem nie ograniczania komfortu podróży pasażerów oraz braku niekorzystnego wpływu na funkcjonalność pojazdu.
 - 1.7.2. Protokół potwierdzający akceptację propozycji rozwiązań lub opisujący ewentualne stwierdzone odstępstwa zostanie przekazany przez Zamawiającego w ciągu 7 dni od przekazania informacji.
 - 1.7.3. W przypadku stwierdzenia odstępstw, w ciągu 5 dni od pozyskania informacji Operator powinien przedstawić poprawioną wersję rozwiązań aż do uzyskania potwierdzenia zgodności z SIWZ.

- 1.8. Operator nie później niż 20 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do udostępnienia Zamawiającemu testowej wersji interfejsu obsługowego automatu biletowego SSB oraz oprogramowania zarządzającego pracą automatów.
 - 1.8.1. Zamawiający dokonuje oceny funkcjonalności i estetyki propozycji interfejsu oraz funkcjonalności oprogramowania zarządzającego pracą automatów.
 - 1.8.2. Protokół potwierdzający akceptację interfejsu i oprogramowania lub opisujący ewentualne stwierdzone odstępstwa zostanie przekazany przez Zamawiającego w ciągu 7 dni od przekazania testowej wersji interfejsu.

W przypadku stwierdzenia odstępstw, w ciągu 5 dni od pozyskania informacji Operator powinien przedstawić poprawioną wersję interfejsu lub oprogramowania aż do uzyskania potwierdzenia zgodności z SIWZ.

- 1.9. Operator nie później niż 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do przedstawienia Zamawiającemu projekt pojemnika na materiały informacyjne,
 - 1.9.1. Zamawiający dokonuje oceny przedstawionych rozwiązań pod kątem zgodności z SIWZ oraz funkcjonalności rozwiązań.
 - 1.9.2. Protokół potwierdzający akceptację projektu lub opisujący ewentualne stwierdzone odstępstwa zostanie przekazany przez Zamawiającego w ciągu 7 dni od przekazania informacji.
 - 1.9.3. W przypadku stwierdzenia odstępstw, w ciągu 5 dni od pozyskania informacji Operator powinien przedstawić poprawioną wersję wizualizacji aż do uzyskania potwierdzenia zgodności z SIWZ.

- 1.10. Operator nie później niż 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do przekazania Zamawiającemu wizualizacji pojazdów mobilnej służby zabezpieczenia ruchu.
 - 1.10.1. Zamawiający dokonuje oceny zgodności z wymogami oraz oceny estetycznej zaproponowanych rozwiązań.
 - 1.10.2. Protokół potwierdzający zgodność rozwiązań lub opisujący ewentualne stwierdzone odstępstwa zostanie przekazany przez Zamawiającego w ciągu 5 dni od przekazania wizualizacji.
 - 1.10.3. W przypadku stwierdzenia odstępstw, w ciągu 5 dni od pozyskania informacji Operator powinien przedstawić poprawioną wizualizację aż do uzyskania potwierdzenia zgodności z SIWZ.

- 1.11. Operator nie później niż 10 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do udostępnienia Zamawiającemu kompletu urządzeń elektronicznych Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy oraz Systemu Sprzedaży Biletów.
 - 1.11.1. Komplet urządzeń powinien być zabudowany w pojeździe.
 - 1.11.2. W trakcie testów Operator zapewni wsparcie informatyczne ze strony producenta (dystrybutora) Systemu.
 - 1.11.3. Protokół potwierdzający zgodność Systemów z warunkami SIWZ oraz poprawność współpracy z urządzeniami i Centrum SPOzP Zamawiającego lub opisujący ewentualne stwierdzone odstępstwa zostanie przekazany przez Zamawiającego w ciągu 5 dni od instalacji stanowiska testowego.
 - 1.11.4. W przypadku stwierdzenia odstępstw, w ciągu 5 dni od pozyskania informacji Operator powinien przedstawić poprawione elementy Systemu aż do uzyskania potwierdzenia zgodności Systemu z założeniami.

- 1.12. Operator nie później niż 5 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do przekazania Zamawiającemu oprogramowania do odtwarzania, importu, eksportu obrazu z Systemu Monitoringu Wizyjnego oraz oprogramowania do zarządzania pracą automatów Systemu Sprzedaży Biletów, w ostatecznej wersji wraz z przekazaniem wszelkich praw autorskich, licencji i zezwoleń umożliwiających nieodpłatne korzystanie przez Zamawiającego z oprogramowania.

- 1.13. Ponadto Zamawiający ma prawo do wystąpienia do Operatora o przekazanie informacji o stanie przygotowań do rozpoczęcia realizacji Umowy w zakresie i w terminach nie wymienionych w punktach 1.1-1.12. Operator jest zobowiązany odpowiedzieć na wezwanie Zamawiającego w ciągu 5 dni od wystąpienia.

Punkty 1.5, 1.8, 1.12 – tylko w przypadku kiedy wykonawca zobowiąże się do instalacji automatów systemu sprzedaży Biletów.

2. Procedura certyfikacji pojazdów – uzyskiwania „Certyfikatu zgodności z wymogami technicznymi”

- 2.1. Nie później niż dwa dni robocze przed rozpoczęciem świadczenia usługi danym pojazdem, pojazd powinien uzyskać dopuszczenie Zamawiającego – „Certyfikat zgodności z wymogami technicznymi”.
- 2.2. Pojazdy gotowe do certyfikacji powinny zostać przedstawione Zamawiającemu z wyprzedzeniem czasowym uwzględniającym możliwość prowadzenia certyfikacji wyłącznie w dni robocze w liczbie nie więcej niż pięć pojazdów dziennie.
- 2.3. Certyfikacja pojazdów może się odbywać na terenie Operatora lub w innym uzgodnionym miejscu.
- 2.4. W przypadku, gdy certyfikacja odbywa się poza obszarem świadczenia usług, Operator pokrywa wszelkie koszty związane z certyfikacją pojazdów przez Zamawiającego.
- 2.5. Operator zapewnia Zamawiającemu możliwość certyfikacji pojazdu w pomieszczeniu zabezpieczającym przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych.
- 2.6. Pojazdy przedstawione do certyfikacji powinny być gotowe do eksploatacji, tj.:
 - zgodne z SIWZ,
 - zgodne z przedstawioną i uzgodnioną dokumentacją, o której mowa w punktach 1.1.1-1.1.4,
 - zgodne ze świadectwem homologacji typu,
 - posiadające wyniki badania technicznego wymaganego dla dopuszczenia do ruchu,
 - zarejestrowane i posiadające ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej,
 - w pełni oznakowane zgodnie z wytycznymi Zamawiającego,
- 2.7. Dla każdego pojazdu zgodność pojazdu z wymaganiami jest oceniana na indywidualnej liście kontrolnej, stanowiącej Załącznik nr 2.5 do Umowy.
- 2.7.1. W przypadku stwierdzenia pełnej zgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.4, Zamawiający wystawia Certyfikat potwierdzający zgodę Zamawiającego na wykorzystywanie weryfikowanego pojazdu do wykonywania przedmiotu Umowy.
- 2.7.2. W przypadku stwierdzenia istotnych, tj. nie dających się usunąć w terminie do 1 miesiąca, niezgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.4, pojazd nie uzyskuje Certyfikatu, co jest potwierdzane pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.
- 2.7.3. W przypadku stwierdzenia innego rodzaju niezgodności, tj. możliwych do usunięcia w terminie do dwóch miesięcy, za porozumieniem stron możliwe jest uzyskanie warunkowe Certyfikatu (Certyfikatu czasowego) z zaznaczeniem zakresu niezgodności oraz terminów, w których niezgodności zostaną usunięte. Po tym terminie pojazd jest ponownie przedstawiony do certyfikacji w zakresie przedmiotowych niezgodności. W przypadku ich nie usunięcia, pojazd nie uzyskuje Certyfikatu (przedłużenia warunkowo wydanego uprzednio Certyfikatu czasowego). Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.
- 2.8. Certyfikat jest ważny rok od daty wydania. Wzór Certyfikatu stanowi Załącznik nr 2.6 do Umowy.
- 2.9. Zamawiający zastrzega sobie prawo żądania udostępnienia pojazdu i przeprowadzenia dodatkowej weryfikacji zgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.4.
- 2.9.1. W wyniku certyfikacji przeprowadzonej w tym trybie, w przypadku stwierdzenia istotnych niezgodności pojazdu z SIWZ oraz uzgodnioną dokumentacją opisaną w punktach 1.1.1-1.1.4, wydany Certyfikat zostaje cofnięty, co jest potwierdzane pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.
- 2.9.2. W wyniku certyfikacji przeprowadzonej w tym trybie, w przypadku stwierdzenia innego rodzaju niezgodności, tj. możliwych do usunięcia w terminie do miesiąca za porozumieniem stron możliwe jest warunkowe utrzymanie ważności Certyfikatu z zaznaczeniem zakresu niezgodności oraz terminów, w których niezgodności zostaną usunięte. Po tym terminie pojazd jest ponownie przedstawiony do certyfikacji w zakresie przedmiotowych niezgodności. W przypadku ich nie usunięcia, wydany Certyfikat zostaje cofnięty, co jest potwierdzane pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.

3. Procedura dopuszczenia samochodów mobilnej służby zabezpieczenia ruchu

- 3.1. Operator nie później niż 3 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi, tj. do dnia, jest zobowiązany do udostępnienia Zamawiającemu wszystkich samochodów mobilnej służby zabezpieczenia ruchu.
- 3.2. Samochody powinny być oznakowane, w pełni wyposażone i gotowe do realizacji czynności wynikających z Umowy.
- 3.3. Weryfikacja samochodów mobilnej służby zabezpieczenia ruchu odbywa się w oparciu o listę kontrolną stanowiącą Załącznik nr 2.7 do Umowy.
 - 3.3.1. W przypadku stwierdzenia pełnej zgodności wyposażenia i oznakowania samochodów z wymogami, Zamawiający potwierdza ten fakt pisemnie na liście kontrolnej.
 - 3.3.2. W przypadku stwierdzenia istotnych, tj. nie dających się usunąć w terminie do miesiąca, niezgodności wyposażenia samochodów z wymogami, Zamawiający nie akceptuje możliwości wykorzystywania przedstawionych samochodów do wykorzystywania w okresie świadczenia usługi. Ponowna weryfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.
 - 3.3.3. W przypadku stwierdzenia innego rodzaju niezgodności, tj. możliwych do usunięcia w terminie do miesiąca za porozumieniem stron możliwa jest warunkowa akceptacja samochodów, z zaznaczeniem zakresu niezgodności oraz terminów, w których niezgodności zostaną usunięte. Po tym terminie dokonywana jest ponowna weryfikacja zgodności wyposażenia samochodów z wymogami w zakresie przedmiotowych niezgodności. W przypadku ich nie usunięcia, Zamawiający nie akceptuje możliwości wykorzystywania samochodów mobilnej służby zabezpieczenia ruchu do wykorzystywania w okresie świadczenia usługi. Ponowna weryfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności

Informacje o pojeździe

Producent:	
Marka:	
Typ, wariant, wersja:	
Nazwa handlowa ³	
Rok produkcji:	
Rodzaj zasilania:	
Norma emisji spalin:	
Poziom emisji hałasu:	
Liczba pojazdów:	
Całkowita długość autobusu [mm]:	
Całkowita szerokość autobusu [mm]:	
Liczba siedzących miejsc pasażerskich:	
Liczba miejsc siedzących specjalnych:	
Liczba miejsc siedzących usytuowanych bezpośrednio na poziomie podłogi:	
liczba miejsc siedzących zlokalizowanych w pierwszym członie autobusu:	
Liczba siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem:	
Pole powierzchni dla pasażerów stojących S_1 obliczone zgodnie z Regulaminem nr 107 EKG ONZ [m ²]:	
Liczba miejsc wyznaczonych na wózek dziecięcy:	
Liczba miejsc wyznaczonych na wózek inwalidzki:	
Liczba drzwi pasażerskich:	
Układ drzwi pasażerskich:	
Efektywna szerokość drzwi [mm]:	
Wysokość stopnia (podłogi) na progu każdych drzwi [mm]:	
Szerokość przejścia pomiędzy nadkolami osi środkowej i tylnej [mm]:	
Malowanie pojazdów – kolory, rozmieszczenie:	
Pokrycie podłogi – materiał, kolorystyka, łączenie, oraz strefy ograniczenia widoczności prowadzącego pojazd:	
Wykończenie krawędzi stopni wejściowych w drzwiach, podestów oraz pozostałych elementów zabudowy nadwozia (nadkoli, zabudowy silnika itp.):	
Poręcze i uchwyty dla pasażerów – rozmieszczenie, materiał, technologia wykonania, kolorystyka, uchwyty wiszące (liczba, rozmieszczenie, zamocowanie):	
Ścianki działowe (wiatrołapy) – rozmieszczenie, materiał, konstrukcja (łączenia), zamocowanie:	

³ Jeżeli jest stosowana i jest inna niż typ/wariant pojazdu

Fotele pasażerskie – producent, typ, materiał korpusu, kolorystyka korpusu, wsporników, uchwytów, tapicerki, ukształtowanie fotela, sposób mocowania foteli do nadwozia, odporność na wandalizm i <i>graffiti</i> , odporność materiałów tapicerskich na wycieranie, zabrudzenie i akty wandalizmu, konstrukcja i sposób wymiany wkładek tapicerskich:	
Rampa dla wózka inwalidzkiego – producent, opis umieszczenia i działania, sposób otwierania przez prowadzącego pojazd, sygnalizacja potrzeby użycia, sposób odprowadzania wody:	
Zawieszenie pojazdu – wysokość stopnia wejściowego po obniżeniu prawej strony nadwozia [mm], przyklęk – opis, możliwości stosowania:	
Przycisk sygnalizujący konieczność użycia rampy dla wózka inwalidzkiego na zewnątrz pojazdu – producent i typ, lokalizacja, wysokość umieszczenia, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie:	
Przycisk sygnalizujący konieczność użycia rampy dla wózka inwalidzkiego wewnątrz pojazdu – producent i typ, lokalizacja, wysokość umieszczenia, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja naciśnięcia:	
Przyciski „na żądanie” przy siedzeniach specjalnych – producent i typ, liczba, lokalizacja, konstrukcja, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja naciśnięcia:	
Drzwi pasażerskie – kierunek otwierania, zabezpieczenia:	
Sterowanie drzwiami pasażerskimi – rodzaj napędu, sygnalizacja stanu, opis systemu i funkcji sterowania drzwiami przez prowadzącego pojazd, opis systemu i funkcji sterowania drzwiami przez pasażerów, zastosowane blokady, w tym awaryjnego otwarcia drzwi, umieszczenie urządzeń awaryjnego otwarcia drzwi i sposób zabezpieczenia dostępu, sygnalizacje ostrzegawcze, w tym sygnał zamykania drzwi, zgodność z wymaganiami przepisów:	
Przyciski „na żądanie” – producent i typ, liczba, rozmieszczenie, lokalizacja, konstrukcja, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja naciśnięcia:	
Przyciski otwierania drzwi wewnątrz pojazdu – producent i typ, liczba, rozmieszczenie, lokalizacja, konstrukcja, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja aktywnego układu otwierania drzwi przez pasażerów, sygnalizacja naciśnięcia, realizowane funkcje:	
Przyciski otwierania drzwi na zewnątrz pojazdu – producent i typ, liczba, rozmieszczenie, lokalizacja, konstrukcja, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja aktywnego układu otwierania drzwi przez pasażerów, sygnalizacja	

naciśnięcia:	
Wentylacja naturalna przestrzeni pasażerskiej przez okna boczne – rodzaj szyb, konstrukcja, sposób otwierania, liczba, rozmieszczenie okien otwieranych, wymiary okien, wymiary części otwieranej (przesuwnej) w tym wymiary otworu w pozycji maks. otwarcia, zabezpieczenie przed samoczynną zmianą położenia, blokada w pozycji zamkniętej:	
Wentylacja naturalna przestrzeni pasażerskiej przez wywietrzniki dachowe – liczba, rozmieszczenie, napęd i sterowanie:	
Wentylacja wymuszona przestrzeni pasażerskiej przez nawiewy dachowe – rodzaj (nawiewna / wyciągowa), budowa, rozmieszczenie wentylatorów, sterowanie, moc silników, wydatek, łączny wydatek wymiany powietrza dla całej przestrzeni pasażerskiej [w m ³ /h] (bez urządzenia klimatyzacyjnego):	
Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej – liczba urządzeń, zabudowa, producent, typ, rodzaj napędu, moc chłodnicza, moc ogrzewania, wydajność wentylatorów, wydatek wymiany powietrza [m ³ /h] (przy pracy w trybie samej wentylacji), tryby pracy, sposób sterowania, sposób regulacji temperatury, skuteczność, rozmieszczenie otworów nadmuchowych:	
Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej – liczba, rodzaj (konwektor, dmuchawa), producent, typ, moc, rozmieszczenie, kierunek nadmuchu, bezpieczeństwo pasażerów:	
Oświetlenie przestrzeni pasażerskiej – funkcjonowanie, rodzaj, liczba, rozmieszczenie, ochrona prowadzącego pojazd przed oślepieniem, oświetlenie obszaru drzwi:	
System Informacji Liniowej – producent, opis systemu, elementy składowe, producent i typ sterownika, parametry, funkcjonalność:	
Tablice zewnętrzne LED (przednia, tylna) – rodzaj, producent, typ, usytuowanie, rozdzielczość, wymiary części aktywnej, widoczność, możliwości prezentacji, działanie podczas postoju pojazdu:	
Tablice wewnętrzne LED (podsufitowe) – liczba, producent, typ, wymiary, usytuowanie, bezpieczeństwo, rozdzielczość, parametry techniczne, możliwości prezentacji, odległość do dolnej krawędzi, działanie podczas postoju pojazdu:	
System Pobierania Opłat za Przejazdy – opis, producent, typ, liczba i usytuowanie kasowników, producent, typ, lokalizacja sterownika:	
System Sprzedaży Biletów – opis, producent, typ, usytuowanie, konstrukcja i mocowanie stelaża, wysokość obudowy od podłogi, oprogramowanie systemu:	
Komputer pojazdowy – producent, typ, opis, elementy składowe, parametry techniczne,	

rozmieszczenie urządzeń, oprogramowanie systemu, import i eksport danych, zakres danych, dokładność lokalizacji pojazdu:	
System nagłaśniający – opis, realizowane funkcje elementy składowe (głośniki – rodzaj, liczba, usytuowanie, mikrofon), sterowanie, możliwość regulacji zakresu głośności:	
System łączności – opis systemu, producent urządzeń, usytuowanie urządzeń:	
Pojemnik na materiały informacyjne – rodzaj, liczba, rozmieszczenie, wymiary:	
Prezentacja informacji o numerze zadania – rozmieszczenie, wymiary:	
Uchwyty na chorągiewkę – liczba, lokalizacja, sposób mocowania:	

Dodatkowe informacje o pojeździe

Wysokość autobusu (bez urządzeń klimatyzacyjnych, wentylacyjnych itd.) [mm]:	
Wysokość autobusu (maksymalna) [mm]:	
Masa własna autobusu [kg]:	
Nacisk na oś przednią dla masy własnej [kg]:	
Nacisk na oś środkową dla masy własnej [kg]:	
Nacisk na oś tylną dla masy własnej [kg]:	
Dopuszczalne obciążenie [kg]:	
Dopuszczalna masa całkowita [kg]:	
Nacisk na oś przednią dla dopuszczalnej masy całkowitej [kg]:	
Nacisk na oś środkową dla dopuszczalnej masy całkowitej [kg]:	
Nacisk na oś tylną dla dopuszczalnej masy całkowitej [kg]:	
Silnik – producent, typ:	
Pojemność skokowa silnika [cm ³]:	
Moc maksymalna [kW/KM]:	
Prędkość obrotowa mocy maksymalnej [obr/min]:	
Moment maksymalny [Nm]:	
Prędkość obrotowa momentu maksymalnego [obr/min]:	
Skrzynia biegów – producent, typ:	
Liczba przełożeń skrzyni biegów:	
Oś przednia [zależna/niezależna]:	
Oś przednia – producent i typ:	
Oś środkowa – producent i typ:	
Oś tylna – producent i typ:	
Przekładnia kierownicza – producent i typ:	
Nadwozie/podwozie – konstrukcja, materiały, zabezpieczenie antykorozyjne:	

Procedury
przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym
oraz dopuszczenia pojazdów

..... dnia,

.....
(uprawniony przedstawiciel)

Załącznik nr 2.5

do Umowy zawartej w dniu r.

Lista kontrolna dla pojazdu – ocena zgodności pojazdu z SIWZ (wzór)

Parametr	Wartość/rozwiązanie	Zgodność z SIWZ
Nr taborowy:		
Nr rejestracyjny:		
Nr VIN:		
Producent:		
Marka:		
Typ, wariant, wersja:		
Nazwa handlowa ⁴		
Rok produkcji:		
Przebieg pojazdu:		
Rodzaj zasilania:		
Norma emisji spalin:		
Całkowita długość autobusu [mm]:		
Całkowita szerokość autobusu [mm]:		
Liczba siedzących miejsc pasażerskich:		
Liczba miejsc siedzących specjalnych:		
Liczba miejsc siedzących usytuowanych bezpośrednio na poziomie podłogi:		
liczba miejsc siedzących zlokalizowanych w pierwszym członie autobusu:		
Liczba siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem:		
Pole powierzchni dla pasażerów stojących S_1 obliczone zgodnie z Regulaminem nr 107 EKG ONZ [m ²):		
Liczba miejsc wyznaczonych na wózek dziecięcy:		
Liczba miejsc wyznaczonych na wózek inwalidzki:		
Liczba drzwi pasażerskich:		
Układ drzwi pasażerskich:		
Efektywna szerokość drzwi [mm]:		
Wysokość stopnia (podłogi) na progu każdych drzwi [mm]:		
Szerokość przejścia pomiędzy nadkolami osi środkowej i tylnej [mm]:		
Malowanie pojazdów – kolory, rozmieszczenie:		
Pokrycie podłogi – materiał, kolorystyka, tarczenie, oraz strefy ograniczenia widoczności prowadzącego pojazd:		
Wykończenie krawędzi stopni wejściowych w drzwiach, podestów oraz pozostałych elementów zabudowy nadwozia (nadkoli, zabudowy silnika itp.):		

⁴ Jeżeli jest stosowana i jest inna niż typ/wariant pojazdu

Poręcze i uchwyty dla pasażerów – rozmieszczenie, materiał, technologia wykonania, kolorystyka, uchwyty wiszące (liczba, rozmieszczenie, zamocowanie):		
Ścianki działowe (wiatrołapy) – rozmieszczenie, materiał, konstrukcja (łączenia), zamocowanie:		
Fotele pasażerskie – producent, typ, materiał korpusu, kolorystyka korpusu, wsporników, uchwytów, tapicerki, ukształtowanie fotela, sposób mocowania foteli do nadwozia, odporność na wandalizm i <i>graffiti</i> , odporność materiałów tapicerskich na wycieranie, zabrudzenie i akty wandalizmu, konstrukcja i sposób wymiany wkładek tapicerskich:		
Rampa dla wózka inwalidzkiego – producent, opis umieszczenia i działania, sposób otwierania przez prowadzącego pojazd, sygnalizacja potrzeby użycia, sposób odprowadzania wody:		
Zawieszenie pojazdu – wysokość stopnia wejściowego po obniżeniu prawej strony nadwozia [mm], przyklęk – opis, możliwości stosowania:		
Przycisk sygnalizujący konieczność użycia rampy dla wózka inwalidzkiego na zewnątrz pojazdu – producent i typ, lokalizacja, wysokość umieszczenia, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie:		
Przycisk sygnalizujący konieczność użycia rampy dla wózka inwalidzkiego wewnątrz pojazdu – producent i typ, lokalizacja, wysokość umieszczenia, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja naciśnięcia:		
Przyciski „na żądanie” przy siedzeniach specjalnych – producent i typ, liczba, lokalizacja, konstrukcja, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja naciśnięcia:		
Drzwi pasażerskie – kierunek otwierania, zabezpieczenia:		
Sterowanie drzwiami pasażerskimi – rodzaj napędu, sygnalizacja stanu, opis systemu i funkcji sterowania drzwiami przez prowadzącego pojazd, opis systemu i funkcji sterowania drzwiami przez pasażerów, zastosowane blokady, w tym awaryjnego otwarcia drzwi, umieszczenie urządzeń awaryjnego otwarcia drzwi i sposób zabezpieczenia dostępu, sygnalizacje ostrzegawcze, w tym sygnał zamykania drzwi, zgodność z wymaganiami przepisów:		
Przyciski „na żądanie” – producent i typ, liczba, rozmieszczenie, lokalizacja, konstrukcja, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja naciśnięcia:		
Przyciski otwierania drzwi wewnątrz pojazdu – producent i typ, liczba, rozmieszczenie, lokalizacja, konstrukcja, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja aktywnego układu otwierania drzwi przez pasażerów, sygnalizacja		

naciśnięcia, realizowane funkcje:		
Przyciski otwierania drzwi na zewnątrz pojazdu – producent i typ, liczba, rozmieszczenie, lokalizacja, konstrukcja, kolor obudowy, kolor przycisku, oznakowanie, sygnalizacja aktywnego układu otwierania drzwi przez pasażerów, sygnalizacja naciśnięcia:		
Wentylacja naturalna przestrzeni pasażerskiej przez okna boczne – rodzaj szyb, konstrukcja, sposób otwierania, liczba, rozmieszczenie okien otwieranych, wymiary okien, wymiary części otwieranej (przesuwnej) w tym wymiary otworu w pozycji maks. otwarcia, zabezpieczenie przed samoczynną zmianą położenia, blokada w pozycji zamkniętej:		
Wentylacja naturalna przestrzeni pasażerskiej przez wywietrzniki dachowe – liczba, rozmieszczenie, napęd i sterowanie:		
Wentylacja wymuszona przestrzeni pasażerskiej przez nawiewy dachowe – rodzaj (nawiewna / wyciągowa), budowa, rozmieszczenie wentylatorów, sterowanie, moc silników, wydatek, łączny wydatek wymiany powietrza dla całej przestrzeni pasażerskiej [w m ³ /h] (bez urządzenia klimatyzacyjnego):		
Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej – liczba urządzeń, zabudowa, producent, typ, rodzaj napędu, moc chłodnicza, moc ogrzewania, wydajność wentylatorów, wydatek wymiany powietrza [m ³ /h] (przy pracy w trybie samej wentylacji), tryby pracy, sposób sterowania, sposób regulacji temperatury, skuteczność, rozmieszczenie otworów nadmuchowych:		
Ogrzewanie przestrzeni pasażerskiej – liczba, rodzaj (konwektor, dmuchawa), producent, typ, moc, rozmieszczenie, kierunek nadmuchu, bezpieczeństwo pasażerów:		
Oświetlenie przestrzeni pasażerskiej – funkcjonowanie, rodzaj, liczba, rozmieszczenie, ochrona prowadzącego pojazd przed oślepianiem, oświetlenie obszaru drzwi:		
System Informacji Liniowej – producent, opis systemu, elementy składowe, producent i typ sterownika, parametry, funkcjonalność:		
Tablice zewnętrzne LED (przednia, tylna) – rodzaj, producent, typ, usytuowanie, rozdzielczość, wymiary części aktywnej, widoczność, możliwości prezentacji, działanie podczas postoju pojazdu:		
Tablice wewnętrzne LED (podsufitowe) – liczba, producent, typ, wymiary, usytuowanie, bezpieczeństwo, rozdzielczość, parametry techniczne, możliwości prezentacji, odległość do dolnej krawędzi, działanie podczas postoju pojazdu:		
System Pobierania Opłat za Przejazdy – opis, producent, typ, liczba i usytuowanie kasowników,		

producent, typ, lokalizacja sterownika:		
System Sprzedaży Biletów – opis, producent, typ, usytuowanie, konstrukcja i mocowanie stelaża, wysokość obudowy od podłogi:		
Komputer pojazdowy – producent, typ, opis, elementy składowe, parametry techniczne, rozmieszczenie urządzeń, oprogramowanie systemu, import i eksport danych, zakres danych, dokładność lokalizacji pojazdu:		
System nagłaśniający – opis, realizowane funkcje elementy składowe (głośniki – rodzaj, liczba, usytuowanie, mikrofon), sterowanie, możliwość regulacji zakresu głośności:		
System łączności – opis systemu, producent urządzeń, usytuowanie urządzeń:		
Pojemnik na materiały informacyjne – rodzaj, liczba, rozmieszczenie, wymiary:		
Prezentacja informacji o numerze zadania – rozmieszczenie, wymiary:		
Uchwyty na chorągiewkę – liczba, lokalizacja, sposób mocowania:		

Zgodny z SIWZ / niezgodny z SIWZ⁵

Możliwość wydania certyfikatu: stałego / warunkowego⁶

Termin usunięcia niezgodności⁷:

Komisja w składzie:

Zamawiający:

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)

Operator:

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)

..... dnia,

⁵ Niepotrzebne skreślić

⁶ Niepotrzebne skreślić

⁷ Wypełnić tylko w przypadku niezgodności z SIWZ

Załącznik nr 2.6

do Umowy zawartej w dniu r.

Wzór Certyfikatu zgodności z wymogami technicznymi

Warszawa, dnia r.

Zarząd Transportu Miejskiego
00-848 Warszawa, ul. Żelazna 61

Certyfikat
zgodności pojazdu z wymogami technicznymi
w ramach Umowy nr z dnia r.

Na podstawie § 3 ust. 2 Umowy Zarząd Transportu Miejskiego dopuszcza pojazd:

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
marka	typ, wariant, wersja	rok produkcji
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
nr taborowy	nr rejestracyjny	nr VIN

do wykonywania usług przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach nadzorowanych przez ZTM, na całym obszarze układu komunikacyjnego tj. na terenie m.st. Warszawy i gmin podmiejskich, z którymi m.st. Warszawa podpisało stosowne porozumienia w ramach Umowy.

Certyfikat stały z ważnością do:

.....
nr Certyfikatu

.....
podpis i pieczęć
wydającego Certyfikat

Warszawa, dnia r.

Zarząd Transportu Miejskiego
00-848 Warszawa, ul. Żelazna 61

Certyfikat

zgodności pojazdu z wymogami technicznymi
w ramach Umowy nr z dnia r.

Na podstawie § 3 ust. 2 Umowy Zarząd Transportu Miejskiego dopuszcza pojazd:

marka	typ, wariant, wersja	rok produkcji
nr taborowy	nr rejestracyjny	nr VIN

do wykonywania usług przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach nadzorowanych przez ZTM, na całym obszarze układu komunikacyjnego tj. na terenie m.st. Warszawy i gmin podmiejskich, z którymi m.st. Warszawa podpisało stosowne porozumienia w ramach Umowy.

Certyfikat warunkowy z ważnością do:

.....
nr Certyfikatu

.....
podpis i pieczęć
wydającego Certyfikat

Załącznik nr 2.7

do Umowy zawartej w dniu r.
Lista kontrolna dla samochodów służby zabezpieczenia ruchu

Samochód mobilnej służby zabezpieczenia ruchu⁸

Parametr	Rozwiązanie/wartość	Zgodność z SIWZ
Nr taktyczny (opcjonalnie):		
Nr rejestracyjny:		
Producent/marka:		
Oznakowanie zgodne z wzorem:		
Wyposażenie w urządzenia nagłaśniające:		
Wyposażenie w ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy barwy żółtej samochodowej:		

Zgodny z SIWZ / niezgodny z SIWZ⁹

Termin usunięcia niezgodności¹⁰:

Komisja w składzie:

Zamawiający:

- 1)
- 2)
- 3)
- 4)
- 5)

Operator:

- 6)
- 7)
- 8)
- 9)
- 10)

..... dnia,

⁸ W przypadku więcej niż jednego samochodu, ocenie podlega każdy z samochodów

⁹ Niepotrzebne skreślić

¹⁰ Wypełnić tylko w przypadku niezgodności z SIWZ

**Wymagania wobec kierowców
i innych pracowników zatrudnianych
przez Operatora do realizacji usług
przewozowych**

Załącznik nr 3 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Wymagania wobec prowadzących pojazdy oraz pracowników służby zabezpieczenia ruchu

- 1.1. Kompetencje do obsługi linii ZTM – prowadzący pojazdy – oraz wykonywania innych zadań – pracownicy służby zabezpieczenia ruchu:
 - a) znajomość układu komunikacyjnego i topografii aglomeracji w stopniu pozwalającym na prawidłową realizację zadania przewozowego zleconego przez ZTM;
 - b) znajomość przepisów porządkowych oraz zasad taryfowych obowiązujących w komunikacji miejskiej m.st. Warszawy;
 - c) znajomość Zakresu obowiązków prowadzącego pojazd oraz zasady obsługi pasażerów ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych stanowiącego Załącznik nr 7 do Umowy;
 - d) kulturalny i uprzejmy stosunek do pasażerów
- 1.2. Umundurowanie:
 - 1.2.1. Prowadzący pojazdy oraz pracownicy służby zabezpieczenia ruchu winni być ubrani w jednolity strój firmowy, tj.:
 - 1.2.1.1. w przypadku mężczyzn składający się z:
 - a) długich spodni w kolorze granatowym,
 - b) koszuli w kolorze błękitnym,
 - c) krawatu w kolorze granatowym,
 - d) marynarki, swetra lub bezrękawnika w kolorze spodni.
 - 1.2.1.2. w przypadku kobiet składający się z:
 - a) długich spodni lub spódnicy w kolorze granatowym,
 - b) koszuli lub bluzki koszulowej w kolorze błękitnym,
 - c) marynarki, swetra lub bezrękawnika w kolorze spodni.
 - 1.2.1.3. w okresie od 1 maja do 30 września:
 - a) zwalnia się z obowiązku noszenia krawata,
 - b) dopuszcza się możliwość rozpięcia koszuli pod szyją o 1 guzik,
 - c) dopuszcza się koszule z krótkim rękawem,
 - d) dopuszcza się zastosowanie koszulki polo w kolorze błękitnym,
 - 1.2.2. W przypadku prowadzących pojazdy oraz pracowników służby zabezpieczenia ruchu obowiązuje zakaz pracy w koszulkach bez rękawów (w tym podkoszulkach), spodniach i bluzach sportowych, jeansowych oraz ubiorach typu wojskowego,
 - 1.2.3. Pracownicy służby zabezpieczenia ruchu winni dodatkowo posiadać:
 - a) czapkę stosowanego przez ZTM wzoru,
 - b) bluzę „typu policyjnego” w kolorze czarnym z odblaskowymi napisami – nazwą Operatora – umieszczonymi z tyłu oraz z przodu po lewej stronie,
 - c) dodatkowe oznakowanie zgodne z przepisami wspomnianymi w § 4 pkt. 12 i 13 Umowy – kamizelkę odblaskową koloru pomarańczowego z odblaskowym napisem „NADZÓR RUCHU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ” z tyłu oraz logo (lub nazwą) Operatora z przodu po lewej stronie.
- 1.3. Pracownicy służby zabezpieczenia ruchu powinni być wyposażeni w mobilne radiotelefony pracujące w systemie łączności radiowej Zamawiającego, tj. zgodne ze specyfikacją określoną w punkcie 22 Załącznika nr 1 do SIWZ.
- 1.4. Operator przedstawi Zamawiającemu wzór-wizualizację umundurowania prowadzących pojazd oraz służb zabezpieczenia ruchu zgodnie z zasadami opisanymi w Załączniku nr 2 do Umowy.
- 1.5. Prowadzący pojazd ma obowiązek posiadania przy sobie we wskazanym przez ZTM, widocznym dla pasażerów miejscu, identyfikatora wydanego przez ZTM, ze zdjęciem, numerem służbowym, nazwą Operatora.

**Wymagania techniczne w zakresie
Systemu Okresowego Raportowania
Parametrów Pracy Pojazdu,
Rejestru obsady zadań przewozowych
oraz Rejestru Pojazdów**

Załącznik nr 4 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Rejestracja i raportowanie oraz gromadzenie i przekazywanie parametrów pracy pojazdu

1.1. Rejestracja i raportowanie parametrów pracy pojazdu

1.1.1. Zakres danych:

ID	typ danych	brak danych	opis danych
1	string	N/T	numer taborowy pojazdu, bez miejsc pustych, do 6 znaków
2	long	N/T	czas UNIX w milisekundach
3	double	'N'	długość geograficzna położenia autobusu z systemu GPS
4	double	'N'	szerokość geograficzna położenia autobusu z systemu GPS
5	double	'N'	dokładność pozycji z systemu GPS jako promień w metrach z dokładnością minimum 67%
6	integer	'N'	prędkość pojazdu z systemu GPS w km/h
7	integer	'N'	azymut 0÷360 stopi (tzw. kurs), zgodnie ze wskazówkami zegara względem osi podłużnej pojazdu
8	string	'_'	oznaczenie linii obsługiwanej przez pojazd
9	string	'_'	oznaczenie brygady obsługiwanej przez pojazd
10	string	'_'	czas rozpoczęcia kursu (wg obowiązującego rozkładu jazdy) w formacie HH:MM; godziny i minuty należy dopełniać zerami, np. 05:22 lub 26:02
11	string	'_'	nazwa trasy dla kursu (wg obowiązującego rozkładu jazdy) np. TP-DWA

Wyjaśnienie używanych w tabeli oznaczeń:

- kolumna „ID” oznacza numer kolejny wartości w obrębie komunikatu,
- kolumna „typ” oznacza typ wartości danych,
- kolumna „brak danych” determinuje wartość tekstową, która musi zostać wysłana w przypadku braku danych; użyte zostały dwie wartości: 'N' = duża litera „N” oraz '_' = znak podkreślenia a także jeden skrót N/T = nie dotyczy (tj. wartość musi być zawsze przesyłana).

1.1.2. Dane będą gromadzone i przekazywane przez Operatora w trybie bieżącym tj. *on-line*, np. poprzez technologię GSM.

1.1.3. Rejestracja rekordu i jego przekazanie na serwer Operatora w trybie *on-line* musi być wyzwalana czasomierzem o interwale nie większym niż 10 sekund oraz gdy zmieni się stan parametru T (true) lub F (false).

1.1.4. Wystąpienie jednego z powyższych zdarzeń, poza rejestracją i przekazaniem rekordu musi powodować także wyzerowanie czasomierza wyzwalającego powstawanie kolejnych rekordów.

1.2. Przekazywanie parametrów pracy pojazdu do ZTM

1.2.1. Dane w trybie *on-line* muszą być przekazywane do ZTM na bieżąco w technologii zapewniającej dwukierunkowy kanał komunikacji za pośrednictwem jednego gniazda TCP tj. w technologii WebSocket.

2. Rejestracja i raportowanie oraz gromadzenie i przekazywanie danych o obsadzie zadań przewozowych (brygad)

2.1. Rejestracja i raportowanie danych o obsadzie brygad

2.1.1. Każdorazowo podczas obsługi zadań przewozowych należy rejestrować oraz gromadzić w pojeździe i przekazywać zakres danych:

ID	typ danych	brak danych	opis danych
1	character	N/T	status brygady: 'N' = normalny =brygada jeździ, 'B' = brak obsady = wystąpiła awaria i przez ten czas zadanie nie jest realizowane, 'C' = planowana obsada, jeszcze nie włączona do ruchu
2	string	N/T	nazwa , np. 190/DP/3; gdy są łączone brygady to muszą mieć tą samą nazwę
3	string	'_'	numer taborowy; dopuszczalny brak danych dla statusu B opisanego w wierszu o ID1
4	string	N/T	data bazowa rozkładu jazdy (czasami jest inna niż data wystawienia dla linii nocnych) w formacie: YYYY-MM-DD, np. 2015-01-20
5	string	N/T	oznaczenie linii obsługiwanej przez pojazd
6	string	N/T	oznaczenie brygady obsługiwanej przez pojazd
7	string	N/T	czas rozpoczęcia pracy brygady (wg obowiązującego rozkładu jazdy) w formacie HH:MM; gdy praca brygady została rozpoczęta po północy ale z poprzednim dniem rozkładowym to wartość może przekraczać 24 godziny, np. 25:15
8	string	N/T	czas zakończenia pracy brygady (wg obowiązującego rozkładu jazdy w formacie HH:MM; gdy praca brygady została zakończona po północy ale z poprzednim dniem rozkładowym to wartość może przekraczać 24 godziny, np. 27:15
9	string	N/T	numer służbowy kierowcy w ustalonym z Zamawiającym formacie

Wyjaśnienie używanych w tabeli oznaczeń:

- kolumna „ID” oznacza numer kolejny wartości w obrębie komunikatu,
- kolumna „typ” oznacza typ wartości danych,
- kolumna „brak danych” determinuje wartość tekstową, która musi zostać wysłana w przypadku braku danych; użyte zostały tu dwie wartości: 'N' = duża litera „N” oraz '_' = znak podkreślenia a także jeden skrót N/T = nie dotyczy (tj. wartość musi być zawsze przesyłana).

2.1.2. Dane będą gromadzone i przekazywane przez Operatora w trybie bieżącym tj. *on-line*, np. poprzez technologię GSM, oraz w trybie raportów dobowych zbiorczych tj. w trybie *off-line*.

2.1.3. Rejestracja rekordu i jego przekazanie na serwer Operatora w trybie *on-line* musi być wyzwalana czasomierzem o interwale nie większym niż 5 minut lub zawsze gdy któryś parametr uległ zmianie.

2.2. Gromadzenie danych o obsadzie brygad na serwerze Operatora

2.2.1. Dane w trybie *on-line* muszą być na bieżąco przekazywane z pojazdów i zbierane na serwerze Operatora w postaci pliku tekstowego o następującej strukturze: pola będą separowane znakiem tabulatora (0x09) a rekordy parą CR+LF (0x0d 0x0a). Kodowanie znaków: UTF-8. W tabeli poniżej zostały opisane poszczególne wartości i tak <wartosc1> odpowiada wierszowi o ID1 <wartosc8> odpowiada wierszowi ID8 z tabeli z punktu 2.1.1.:

wartosc1 <tab>	wartosc2 <tab>	wartosc3 <tab>	wartosc(...) <tab>	wartosc(...) <cr><lf>
-------------------	-------------------	-------------------	-----------------------	--------------------------

pola rozdzielone tabulatorami

- 2.2.2. Nazwa zdarzenia WebSocket komunikatu zawierającego dane musi być oznaczona jako „s!”.
- 2.2.3. Każdemu pojazdowi Operatora musi odpowiadać dokładnie jeden, najnowszy rekord w pliku. Pojawienie się kolejnego, nowego meldunku z pojazdu obecnego w pliku musi powodować podmianę dotychczasowego rekordu tego pojazdu.
- 2.2.4. W celu zabezpieczenia kompletności rejestrowanych w pojazdach danych nie rzadziej niż raz na 48 h muszą być one gromadzone trybie *off-line* tj. wprost z pojazdów na serwerze Operatora w raporty dobowe w postaci pliku tekstowego.
- 2.3. Przekazywanie danych o obsadzie brygad do ZTM
 - 2.3.1. Dane w trybie *on-line* muszą być przekazywane do ZTM na bieżąco w technologii zapewniającej dwukierunkowy kanał komunikacji za pośrednictwem jednego gniazda TCP tj. w technologii WebSocket.
 - 2.3.2. Raporty dobowe w trybie *off-line* wygenerowane na serwerze Operatora należy udostępnić dla ZTM za pośrednictwem publicznie dostępnego serwera SFTP/SCP/FTP w trybie tylko do odczytu oraz kasowania.
 - 2.3.3. ZTM po automatycznym przetworzeniu pliku z raportem dobowym będzie go kasował.
 - 2.3.4. Ponadto należy zapewnić składowanie wszystkich plików z raportami dobowymi w dodatkowym katalogu dostępnym dla ZTM tylko do odczytu. Pliki powinny być dostępne dla ZTM przez minimum 90 dni.

3. Rejestr Pojazdów

- 3.1. „Rejestr Pojazdów” stanowi udostępniona Operatorowi przez ZTM aplikacja.
- 3.2. Operator przed wprowadzeniem pojazdu do eksploatacji jest zobowiązany wprowadzić podstawowe informacje o pojeździe:
 - 3.2.1. nr taborowy,
 - 3.2.2. nr rejestracyjny,
 - 3.2.3. nr VIN,
 - 3.2.4. producent pojazdu,
 - 3.2.5. marka pojazdu,
 - 3.2.6. typ, wariant, wersja pojazdu,
 - 3.2.7. nazwa handlowa¹ pojazdu,
 - 3.2.8. rok produkcji,
 - 3.2.9. norma emisji spalin,
 - 3.2.10. data pierwszej rejestracji,
 - 3.2.11. data wpisania na stan,
 - 3.2.12. ważność obowiązkowego badania technicznego pojazdu,
 - 3.2.13. ważność polisy odpowiedzialności cywilnej pojazdu,

¹ Jeżeli jest stosowana i jest inna niż typ/wariant pojazdu

- 3.3. Każdego dnia po zakończeniu pracy pojazdu (obsługi linii), Operator ma obowiązek odnotowywać (potwierdzać) wykonanie czynności obsługi codziennej (OC) pojazdu oraz zarejestrować zgłoszone podczas procesu OC usterki.
- 3.4. Każdorazowo po wykonaniu czynności obsługi bieżącej i okresowej (OB/OO) Operator ma obowiązek odnotowywać (potwierdzać) wykonanie czynności obsługowych i napraw pojazdu.
- 3.5. Do piątego dnia każdego miesiąca Operator ma obowiązek odnotować przebieg (stan licznika) pojazdu wg stanu na zakończenie miesiąca poprzedzającego.
- 3.5.1. Każdorazowo po wykonaniu obowiązkowego badania technicznego pojazdu Operator ma obowiązek wprowadzić nową datę ważności badania oraz przebieg (stan licznika), przy którym badanie zostało wykonane. Dane muszą być wprowadzone nie później niż przed ponownym skierowaniem pojazdu do obsługi linii.
- 3.6. Każdorazowo po przedłużeniu ważności polisy odpowiedzialności cywilnej pojazdu Operator ma obowiązek wprowadzić nową datę ważności polisy odpowiedzialności cywilnej. Dane muszą być wprowadzone nie później niż przed ponownym skierowaniem pojazdu do obsługi linii.
- 3.7. Każdorazowo po zmianie danych pojazdów, tj. nr. rejestracyjnego lub nr. taborowego, Operator ma obowiązek wprowadzić nowe dane. Dane powinny zostać zaktualizowane nie później niż w momencie wystąpienia z wnioskiem o wydanie zaktualizowanego Certyfikatu zgodności z wymogami określonymi w SIWZ uwzględniającego zmienione dane.
- 3.8. Każdorazowo po wystąpieniu zdarzenia drogowego i każdego innego incydentu, w którym zniszczeniu uległo:
 - poszycie zewnętrzne,
 - poszycie wewnętrzne,
 - oszklenie,
 - wyposażenie wewnętrzne pojazdu, w szczególności poręczy i uchwytów, wiatrołapów, siedzeń, zabudowy kabiny prowadzącego pojazd, urządzeń SPOzP, SSB, SIL, SMW, ,
 - wyposażenie zewnętrzne pojazdu, w szczególności urządzeń SMW,Operator ma obowiązek odnotowania faktu wystąpienia uszkodzenia wraz z:
 - podaniem daty odnotowania uszkodzenia,
 - określeniem przyczyny powstania uszkodzenia (zdarzenie drogowe, akt wandalizmu itd.),
 - opisem zakresu (elementów) oraz rodzaju uszkodzeń,
- 3.9. Po usunięciu wszystkich uszkodzeń, o których mowa w punkcie 3.8 (naprawie pojazdu, NU) Operator ma obowiązek odnotować datę usunięcia uszkodzeń a w przypadku aktów wandalizmu podać wartość brutto kosztów usunięcia szkody.
- 3.10. Każdorazowo po umieszczeniu na lub w pojeździe reklamy Operator jest zobowiązany do wprowadzenia informacji o treści reklamy (nazwa produktu, usługi, kampanii itp.) oraz terminu ekspozycji. Dane muszą być wprowadzone nie później niż w ciągu 24 godzin od momentu rozpoczęcia ekspozycji reklamy.

Warunki i zasady sprzedaży biletów w pojazdach

Załącznik nr 5 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Sprzedaż biletów w automatach biletowych

- 1.1. Automat przeznaczony do zastosowania w pojazdach komunikacji miejskiej, musi drukować określone przez Zamawiającego rodzaje biletów z zastrzeżeniem, że wszystkie rodzaje biletów będą drukowane na papierze z jednakową szatą graficzną, według wzoru określonego przez Zamawiającego, podawanym z rolki oraz kodować na kartach zbliżeniowych określone przez Zamawiającego rodzaje biletów, których wzory zostaną przekazane Wykonawcy po podpisaniu Umowy.
- 1.2. Operator zobowiązany jest do wdrażania zmian wynikających ze zmiany Taryfy przewozowej w ciągu 7 dni od dostarczenia ich przez Zamawiającego.
- 1.3. Operator zobowiązany jest do dokonania zmian interfejsu automatu na wniosek Zamawiającego, w ciągu 5 dni roboczych.

2. Zasady rozliczeń biletów sprzedanych w automatach

- 2.1. Wykonawca będzie przekazywał raporty ze sprzedaży biletów (wg typów i kontraktów) obejmujące 10 kolejnych dni. Ostatni raport wynikający z 10-dniowego rozliczenia sporządzony zostanie niezależnie od liczby dni pozostałych do końca miesiąca, tak aby możliwe było sporządzenie zbiorczego raportu finansowego obejmującego pełen miesiąc kalendarzowy. Raporty przekazywane będą następnego dnia roboczego po zakończeniu 10-dniowego okresu rozliczeniowego.
- 2.2. Wszystkie środki pieniężne uzyskane tytułem sprzedaży biletów w automatach, Wykonawca będzie przekazywał na wskazany przez Zamawiającego rachunek bankowy. Środki będą przekazywane w skonsolidowanych tzw. paczkach – transzach obejmujących wartość zakupionych biletów w okresie ostatnich 48 godzin. Wykonawca nie później niż przed rozpoczęciem sprzedaży biletów w automatach, ustanowi Zamawiającego pełnomocnikiem do rachunku Wykonawcy na który będą wpływały środki pieniężne z tytułu zakupu biletów.
- 2.3. W terminie do siódmego dnia każdego miesiąca, Wykonawca przekazywać będzie raport końcowy podsumowujący sprzedaż w poprzednim miesiącu, stanowiący podstawę wystawienia faktury. Faktura będzie wystawiana na kwotę odpowiadającą wartości biletów sprzedanych w automatach w miesiącu kalendarzowym, pomniejszoną o kwotę upustu w wysokości 2% wartości brutto sprzedanych biletów.
- 2.4. Ewentualne raporty korygujące Wykonawca zobowiązany będzie sporządzić i przekazać w terminie 20 dni po skończeniu miesiąca.
- 2.5. Zapłatę za fakturę VAT lub fakturę VAT korygującą wystawioną przez Zamawiającego stanowić będzie kwota wpływów, o których mowa w ust. 2.2, przekazana przez Wykonawcę lub inny podmiot współpracujący z Wykonawcą na wskazany przez Zamawiającego rachunek bankowy, pomniejszona o upust należny Wykonawcy, o którym mowa w ust. 2.2. Upust ten zostanie wypłacony Wykonawcy w terminie 21 dni od dnia wystawienia faktury przez Zamawiającego.

3. Sprzedaż biletów przez prowadzącego pojazd

- 3.1. Sprzedaż ustalonego przez Zamawiającego asortymentu biletów ZTM o aktualnych nominałach odbywać się będzie niezależnie od funkcjonowania automatu biletowego i na zasadach przewidzianych w przepisach dotyczących przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie. Sprzedaż biletów prowadziwać będą pracownicy Operatora.

4. Kontrola możliwości zakupu biletów w pojeździe

- 4.1. Zamawiający upoważniony jest do sprawowania kontroli wykonywania obowiązku sprzedaży wszystkich rodzajów biletów, sprzedawanych w pojeździe.

- 4.2. W przypadku stwierdzenia braku możliwości zakupu dowolnego biletu w pojeździe Operatora, sporządzony zostanie przez Zamawiającego stosowny raport. Kopia raportu zostanie przekazana Operatorowi w terminie 5 dni. Stanowić to będzie uchybienie w realizacji Umowy zgodnie z Załącznikiem nr 4 do Umowy.
- 4.3. Kontrole przeprowadzać będą pracownicy Zamawiającego na podstawie stosownego upoważnienia wydanego przez Dyrektora ZTM.
- 4.4. W przypadku stwierdzenia faktu sprzedaży fałszywych biletów przez pracowników Operatora, Operator zobowiązuje się do wyciągnięcia konsekwencji wynikających z przepisów prawa oraz niezwłocznego powiadomienia o powyższym fakcie organów ścigania.

5. Zasady pobierania i rozliczania sprzedaży biletów prowadzonej przez prowadzącego pojazd

- 5.1. Sprzedaż biletów przez ZTM będzie dokonywana na podstawie pisemnych zamówień składanych przez Operatora.
- 5.2. Zamówienia winny być przesłane przez Operatora do wskazanego Działu ZTM co najmniej na 3 dni przed terminem pobrania biletów.
- 5.3. Wydanie Operatorowi zakupionych biletów nastąpi w magazynie ZTM na podstawie dokumentu WZ wystawionego ZTM. Podstawą do sporządzenia dokumentu WZ będzie każdorazowo zamówienie składane przez Operatora.
- 5.4. Płatności dokonywane będą przez Operatora na podstawie faktury VAT, płatnej przelewem w terminie 7 dni od dnia wystawienia na rachunek Zamawiającego nr....., za każde zamówienie odrębnie. Za datę zapłaty uznaje się dzień uznania konta Zamawiającego kwotą podaną na fakturze VAT.
- 5.5. Bilety wydawane będą loco magazynu ZTM wyłącznie na rzecz osoby legitymującej się odpowiednim pełnomocnictwem Operatora upoważniającym do odbioru określonej transzy biletów oraz podpisania w imieniu Operatora faktury VAT dotyczącej tej transzy.
- 5.6. Osoba upoważniona do odbioru biletów kwituje w magazynie ZTM dokonanie odbioru biletów.
- 5.7. Z chwilą odbioru biletów z magazynu ZTM na Operatora przechodzą wszelkie ryzyka związane z posiadaniem biletów, w szczególności ryzyko utraty, rabunku, kradzieży, zniszczenia, uszkodzenia i innych podobnych zdarzeń.
- 5.8. Operator ponosi koszty związane z ewentualną wymianą wadliwych biletów (nieczytelnych dla kasowników), a w szczególności koszty ich dostarczenia w miejsce wskazane przez Zamawiającego. Bilety wadliwe (nieczytelne) dostarczone do siedziby Zamawiającego zostaną sprawdzone i w przypadku potwierdzenia ich nieczytelności wymienione w magazynie na nowe, wolne od wad. Podstawą dokonania wymiany wadliwych (nieczytelnych) biletów jest protokół zawierający dokładną specyfikację biletów wadliwych.
- 5.9. Operator otrzymuje na zakupione bilety na nośniku kartonowym z paskiem magnetycznym upust w wysokości 2% wartości brutto sprzedanych biletów.
- 5.10. W przypadku zmiany cen biletów, Operator zobowiązany jest do zwrotu posiadanych biletów o nieaktualnym nominale.
- 5.11. Zamawiający wystawi fakturę korygującą zgodnie ze specyfikacją zwróconych biletów.
- 5.12. Operator dokona zwrotu biletów o aktualnych nominałach w terminie uzgodnionym przez Strony nie później niż w ciągu 3 tygodni od dnia wygaśnięcia umowy zawartej na czas świadczenia usług przewozowych w komunikacji miejskiej.
- 5.13. Wzory dokumentów, o których mowa w pkt. 2 i 5 (np. raportów sprzedaży, zamówień, itp.) zostaną przekazane Operatorowi po podpisaniu Umowy.

**Zasady i ograniczenia dotyczące ekspozycji reklam
w i na pojazdach świadczących usługi przewozowe
na liniach nadzorowanych
przez Zarząd Transportu Miejskiego**

Załącznik nr 6 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Zasady i warunki umieszczania reklam w i na taborze

- 1.1. Operator bierze pełną odpowiedzialność za treści oraz kreację każdej eksponowanej w i na taborze reklamy. Rozpatrzenie i zaspokojenie wszelkich roszczeń prawnych wynikających z powyższego leży po stronie Operatora.
- 1.2. Z uwagi na społeczną rolę pojazdów realizujących przewóz osób na zlecenie ZTM, jako podstawowych środków komunikacji miejskiej w Warszawie należy dbać o ich właściwą estetykę i zachowanie ładu przestrzennego przy wykorzystywaniu pojazdów jako nośnika reklamy.
- 1.3. Żadna z dopuszczonych ani proponowanych w przyszłości form reklamy nie może przysłańać elementów informacji pasażerskiej (np. materiałów informacyjnych ZTM). Nie może również zakłócać bezpieczeństwa ani powodować utrudnień dla pasażerów, ani poprzez formę graficzną nawiązywać do znaków ostrzegawczych, mających na celu poinformowanie pasażerów o sposobie postępowania w sytuacjach kryzysowych.
- 1.4. Dopuszczalne są wyłącznie reklamy oparte na przekazie wizualnym (plansze, plakaty, filmy, animacje itd.). Reklama oparta na przekazie głosowym jest niedopuszczalna.
- 1.5. Nie dopuszcza się ekspozycji reklam wymienionych w „Katalogu reklam niepożądanych w i na środkach komunikacji miejskiej” określonym w punkcie 3. Zarząd Transportu Miejskiego zastrzega sobie prawo do nakazania usunięcia ekspozycji reklam sprzecznych z Katalogiem.
- 1.6. Niezależnie od pkt. 1.5:
 - 1.6.1. w przypadku reklam zakwestionowanych w lub na pojazdach u innych operatorów, jako niezgodnych z „Katalogiem reklam niepożądanych w i na środkach komunikacji miejskiej”, Zarząd Transportu Miejskiego zobowiązany będzie do bezzwłocznego przekazania Operatorowi kreacji zakwestionowanej reklamy, na adres email:, celem uniknięcia ekspozycji przedmiotowej reklamy przez Operatora. W sytuacji, gdy zakwestionowana reklama u innego operatora, została dopuszczona do ekspozycji również w lub na pojazdach Operatora, reklama ta będzie usunięta przez Operatora w terminie 24 godzin, licząc od momentu otrzymania przez Operatora polecenia z ZTM. Wszelkie koszty związane z usunięciem/zaprzestaniem ekspozycji danej reklamy oraz zaspokojenie ewentualnych roszczeń reklamodawców leżą po stronie Operatora.
 - 1.6.2. w przypadku reklamy w lub na pojazdach Operatora budzącej uzasadniony sprzeciw pasażerów, reklama ta zostanie usunięta przez Operatora w terminie 24 godzin, licząc od momentu otrzymania przez niego polecenia z ZTM. Wszelkie koszty związane z usunięciem/zaprzestaniem ekspozycji danej reklamy oraz zaspokojenie ewentualnych roszczeń reklamodawców leżą po stronie Operatora. Operator wyraża zgodę na przesłanie tej wizualizacji do innych operatorów realizujących przewozy na zlecenie ZTM. W tym celu wizualizacja reklamy zostanie przekazana do ZTM.
 - 1.6.3. reklamy o których mowa w pkt. 1.6.1-1.6.2 zostaną usunięte przez Operatora na wyraźne polecenie ZTM.
- 1.7. W przypadku wątpliwości dotyczących dopuszczalności eksponowania danej reklamy, Operator może wystąpić do Zarządu Transportu Miejskiego z wnioskiem o opinię.
- 1.8. Wniosek o którym mowa w pkt. 1.7. składa się na formularzu, określonym przez ZTM. Do wniosku należy załączyć wizualizację przedstawiającą lokalizację reklamy i jej treść oraz przekazać drogą elektroniczną na wskazany przez ZTM adres e-mail, na co najmniej 4 dni robocze przed rozpoczęciem ekspozycji/emisji reklamy.
- 1.9. Decyzja w sprawie ekspozycji reklamy, o której mowa w pkt. 1.7 jest przesyłana przez ZTM na uzgodniony numer faksu lub e-mail Operatora w ciągu 3 dni roboczych, licząc od dnia otrzymania wniosku przez ZTM. W wyjątkowych sytuacjach ZTM ma prawo wydłużyć termin odpowiedzi, gdy zaopiniowanie reklamy wymaga konsultacji z instytucjami zewnętrznymi, o czym ZTM ma obowiązek poinformować Operatora.
- 1.10. Nośniki reklamowe niewymienione w punkcie 2 oraz zmiana lokalizacji lub liczby nośników reklamowych traktowane są jako niestandardowe/nowe formy reklamy, które każdorazowo wymagają

wyrażenia zgody przez ZTM. Termin zaopiniowania propozycji zmiany lokalizacji, liczby nośników reklamowych lub wprowadzenie nowej formy reklamy (nośnika) do 21 dni roboczych, licząc od dnia otrzymania wniosku przez ZTM.

- 1.11. ZTM ma prawo ograniczyć powierzchnie, na których jest możliwa ekspozycja reklam.
- 1.12. Przypadki nieusunięcia reklamy zgodnie z zasadami opisanymi w pkt. 1.5, 1.6 oraz nieprzestrzeganie regulacji opisanych w pkt. 1.10 mogą być traktowane jako uchybienie „NW” z katalogu uchybień stanowiących Załącznik nr 4 do Umowy.
- 1.13. Uchybienia z tytułu „NW” będą naliczane po upływie 24 godzin, liczonych od dnia otrzymania przez Operatora decyzji ZTM.
- 1.14. W przypadku reklam i kampanii realizowanych na nośnikach wymienionych w podpunktach 1-7 punktu 2.1, Operator udostępni informacje o eksponowanych reklamach, tj. treści reklamy (nazwa produktu, usługi, kampanii itp.) oraz terminu ekspozycji w formie aktualizacji danych w „Rejestrze Pojazdów”.
- 1.15. W przypadku reklam i kampanii realizowanych na nośnikach wymienionych w podpunktach 8-10 punktu 2.1, Operator udostępni ZTM aplikację umożliwiającą podgląd *on-line* do systemu zarządzania treścią nośników (bez możliwości edycji danych), w której znajdują się przynajmniej informacje o eksponowanych reklamach, tj. treści spotu (nazwa produktu, usługi, kampanii itp.) oraz terminu ekspozycji spotu.

2. Wykaz dopuszczalnych form reklamy w i na taborze

- 2.1. Dopuszczalne formy reklam w taborze – reklama wewnętrzna:

Lp.	Nazwa nośnika	Format nośnika	Lokalizacja
1.	Tablica „ramka”	300 x 900 mm	panele nadokienne
2.	Tablica „ramka”	250 x 900 mm	panele nadokienne
3.	Tablica „ramka”	275 x 900 mm	panele nadokienne
4.	Tablica „ramka”	280 x 900 mm	panele nadokienne
5.	Tablica „ramka”	320 x 970 mm	panele nadokienne
6.	Tablica „ramka”	350 x 970 mm	panele nadokienne
7.	Uchwyty reklamowe	70 x 126 mm	przy poręczy poziomej, zainstalowanej pod sufitem
8.	Monitory LCD – element SIL	19”-22”	pod sufitem
9.	Monitory LCD – dodatkowe	19”-22”	pod sufitem
10.	Monitory LCD – dodatkowe	19”-22”	przy bocznej szybie, za drzwiami wejściowymi

- 2.1.1. Uwaga. Powierzchnia na tylnej ścianie kabiny prowadzącego pojazd jest zarezerwowana wyłącznie na materiały ZTM.
- 2.1.2. Ramki opisane w podpunktach 1-6 umieszczane na panelach nadokiennych nie mogą uniemożliwiać umieszczenia oznaczeń informacyjnych i piktogramów zgodnie z obowiązującymi „Zasadami identyfikacji wizualnej pojazdów obsługujących linie organizowane przez ZTM”.
- 2.1.3. Monitory wymienione w podpunkcie 8 stanowią integralny element Systemu Informacji Liniowej i mogą być wykorzystywane jako nośnik reklamowy wyłącznie w dolnej części powierzchni do wysokości

ok. 75% wysokości z zastrzeżeniem zasad prezentacji informacyjnych komunikatów specjalnych –
punkt 5.

2.2. Dopuszczalne formy reklam na taborze – reklama zewnętrzna:

Lp.	Nazwa nośnika
1.	Reklama typu <i>fullback</i> – na tyłach autobusów
2.	Reklama typu <i>halfback</i> – na tyłach autobusów: na szybie lub klapie

2.2.1. Uwaga. Reklama na tylnej szybie autobusu musi zostać wykonana z przezroczystej folii, dopuszczającej światło oraz gwarantującej bezpieczeństwo.

3. Katalog reklam niepożądanych w i na środkach komunikacji miejskiej

3.1. Nie dopuszcza się ekspozycji reklam w i na środkach komunikacji miejskiej, które:

- a) są przesycane erotyzmem oraz zawierają elementy i treści pornograficzne;
- b) nakłaniają do nienawiści czy przemocy w stosunku do jakiejkolwiek organizacji, osoby lub grupy osób;
- c) zawierają treści dyskryminujące, w szczególności ze względu na rasę przekonania religijne, płeć, preferencje seksualne czy narodowość;
- d) deprecjonują komunikację miejską;
- e) promują produkty alkoholowe, w tym piwo;
- f) zawierają treści i wizualizacje przedstawiające przedmiotowe traktowanie człowieka i uwłaczają jego godności (np. reklamy przedstawiające sceny przemocy);
- g) naruszają przyjęte zasady współżycia społecznego oraz dobre obyczaje;
- h) propagują postawy kwestionujące prawa zwierząt, sugerując niehumanitarne traktowanie zwierząt (z wyjątkiem potrzeb kampanii społecznych);
- i) zachęcają do korzystania z rzeczy i przedmiotów mogących stwarzać zagrożenie dla użytkownika oraz jego otoczenia;
- j) zachęcają do negatywnych zachowań i postaw zagrażających szeroko pojętemu bezpieczeństwu;
- k) zachęcają do używania produktów tytoniowych;
- l) są sprzeczne z przepisami prawa;
- m) są sprzeczne z Kodeksem Etyki Reklam.

3.2. Zawartość powyższego spisu może ulec zmianie ze względu na ewentualne wystąpienie nowych, niepożądanych tendencji na rynku reklam oraz potrzebę uwzględnienia opinii Pasażerów komunikacji miejskiej.

3.3. Zmiany przedmiotowego katalogu będą wprowadzane poleceniem ZTM. Termin obowiązywania nowego katalogu, liczony będzie po upływie 24 godzin liczonych od dnia otrzymania przez Operatora polecenia z ZTM.

4. Zasady emisji spotów o charakterze informacyjnym lub informacyjno-promocyjnym na monitorach LCD

4.1. Na wszystkich monitorach LCD ZTM ma możliwość emisji spotów o charakterze informacyjnym lub informacyjno-promocyjnym.

4.2. Spoty, o których mowa w punkcie 4.1, będą mogły być emitowane w każdym miesiącu przez okres 2 tygodni. W każdej godzinnej pętli czasowej, 6 minut przeznaczonych jest na informacje ZTM – spoty 15- lub 30-sekundowe.

4.3. Operator w każdym miesiącu będzie wnioskował do ZTM z zapytaniem, czy jest zapotrzebowanie na emisję spotów ZTM na adres email: W przypadku braku zapotrzebowania w danym

miesiącu na emisję spotów przez ZTM, niewykorzystany czas emisji Operator może przeznaczyć na inne cele.

- 4.4. Wyjątek stanowią nieprzewidziane sytuacje, które wymagają pilnej emisji spotów o charakterze informacyjnym.

5. Zasady emisji informacyjnych komunikatów specjalnych na monitorach LCD

- 5.1. Na podsufitowych monitorach LCD stanowiących połączenie funkcji informacyjnej i reklamowej – opisanych w punkcie 2.1.3 ZTM ma możliwość prezentacji komunikatów w formie tekstowej lub graficznej.
- 5.2. Publikacja i zarządzanie emisją komunikatów odbywa się za pośrednictwem oprogramowania zarządzającego działaniem Systemu Informacji Liniowej.
- 5.3. Informacje, o których mowa w punkcie 5.1, w każdej godzinnej pętli czasowej mogą być emitowane dwunastokrotnie – komunikaty 30-sekundowe lub dwudziestoczwierokrotnie – komunikaty 15-sekundowe, w równych odstępach czasowych.
- 5.4. Wyjątek stanowią nieprzewidziane sytuacje, które wymagają emisji komunikatów na specjalnych zasadach.

**Zakres obowiązków prowadzącego pojazd
oraz zasady obsługi pasażerów
ze szczególnym uwzględnieniem
osób niepełnosprawnych**

Załącznik nr 7 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Przestrzeganie postanowień aktów prawnych

- 1.1. Prowadzący pojazd jest zobowiązany do przestrzegania postanowień Regulaminu przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie.
- 1.2. Prowadzący pojazd jest zobowiązany do przestrzegania postanowień obowiązującego prawa.

2. Czynności przed rozpoczęciem obsługi zadań przewozowych

- 2.1. Przed rozpoczęciem obsługi zadań przewozowych prowadzący jest zobowiązany do ogólnej oceny stanu technicznego pojazdu w naciskiem na funkcjonowanie urządzeń i układów bezpieczeństwa, a w szczególności do sprawdzenia:
 - 2.1.1. sprawności układu kierowniczego,
 - 2.1.2. obecności ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych,
 - 2.1.3. komunikatów i kontrolek na desce rozdzielczej,
 - 2.1.4. sprawności oświetlenia zewnętrznego,
 - 2.1.5. stanu zewnętrznego pojazdu, w tym jego czystości,
 - 2.1.6. stanu poręczy, uchwytów, siedzeń, urządzeń SPOzP i SIL,
 - 2.1.7. czystości wnętrza pojazdu,
 - 2.1.8. funkcjonowania układu sterowania drzwiami,
 - 2.1.9. sprawności blokady przystankowej.
- 2.2. Prowadzący każdorazowo przed rozpoczęciem obsługi zadań przewozowych jest zobowiązany do:
 - 2.2.1. zapoznania się z dyspozycjami dotyczącymi funkcjonowania danego zadania przewozowego w dniu pracy prowadzącego;
 - 2.2.2. załogowania się i zaprogramowania SPOzP;
 - 2.2.3. zaprogramowania zadania przewozowego w sterowniku SIL a w przypadku realizacji zadania, które nie zostało wprowadzone do sterownika SIL, ręczne zaprogramowanie informacji o zadaniu przewozowym;
 - 2.2.4. umieszczenia tabliczki z oznaczeniem zadania przewozowego, jeżeli do prezentacji oznaczenia nie jest wykorzystywany wyświetlacz programowany ze sterownika SIL;
 - 2.2.5. umieszczenia dodatkowych plakatów informacyjnych, jeżeli zgodnie z dyspozycją ZTM są wymagane;
 - 2.2.6. umieszczenia ulotek informacyjnych, jeżeli zgodnie z dyspozycją ZTM są wymagane;
 - 2.2.7. sprawdzenia aktualności plików konfiguracyjnych w sterowniku SPOzP przez zbliżenie karty elektronicznej lub skasowanie biletu testowego;
- 2.3. Zadania wymienione w punktach 2.2.3-2.2.7 mogą być wykonane przez obsługę zajezdni. Obowiązkiem prowadzącego pojazd jest upewnienie się, że zadania zostały wykonane prawidłowo.

3. Możliwość zmiany trasy przejazdu

- 3.1. Dopuszcza się możliwość przejazdów trasami alternatywnymi w stosunku do wyznaczonych przez ZTM pod warunkiem utrzymania obsługi wszystkich obowiązujących na danej linii przystanków zgodnie z rozkładem jazdy (punktualny odjazd oraz nie pominięcie żadnego przystanku).
- 3.2. Wyboru trasy alternatywnej może dokonać prowadzący pojazd w zależności od warunków drogowych.
- 3.3. Możliwość przejazdów trasami alternatywnymi może zostać ograniczona przez ZTM w ramach zmian doraźnych okresowych lub stałych.
- 3.4. Zabroniona jest samowolna zmiana trasy przez prowadzącego pojazd, która skutkowałaby pominięciem przystanku.
- 3.5. W przypadkach nadzwyczajnych takich jak np. zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub życia, popełnienie przestępstwa, rażące naruszenie przepisów porządkowych lub inne poważne zakłócenia porządku publicznego, prowadzący pojazd jest uprawniony jest do zmiany trasy przejazdu w celu

skorzystania z pomocy odpowiednich służb, w szczególności Policji, Straży Miejskiej m.st. Warszawy, jednostki ratowniczo-gaśniczej, placówki służby zdrowia.

4. Zatrzymanie pojazdu i obsługa pasażerów na przystankach

4.1. Z uwagi na charakter przystanku na wyznaczonych na trasie linii przystankach:

- 4.1.1. stałych prowadzący jest zobowiązany każdorazowo zatrzymać pojazd bez względu na obecność pasażerów w pojeździe lub na przystanku,
- 4.1.2. warunkowych, tzw. „na żądanie”, prowadzący jest zobowiązany zatrzymać pojazd jeżeli pasażer oczekujący na przystanku zasygnalizuje potrzebę zatrzymania pojazdu poprzez wyraźne podniesie ręki lub pasażer znajdujący się w pojeździe zasygnalizuje potrzebę zatrzymania poprzez użycie przycisku „STOP” lub zgłosi potrzebę zatrzymania prowadzącemu.
- 4.2. Dojeżdżając do przystanku „na żądanie” prowadzący powinien zwrócić szczególną uwagę na sygnalizację potrzeby zatrzymania i być przygotowany do zatrzymania pojazdu.
- 4.3. W warunkach ograniczonej widoczności (przejrzystości powietrza) oraz poruszając się bezpośrednio za innym autobusem lub dużym pojazdem ciężarowym, prowadzący powinien zmniejszyć prędkość adekwatnie tak, aby pasażer oczekujący na przystanku był w stanie dostrzec pojazd i zasygnalizować potrzebę zatrzymania.
- 4.4. W przypadku przystanku usytuowanego tak, że wysiadanie pasażerów odbywa się bezpośrednio na torowisko tramwajowe, prowadzący powinien zachować szczególną ostrożność i umożliwić wysiadanie tylko wówczas, gdy na torowisku nie znajduje się lub nie nadjeżdża tramwaj.
- 4.5. Zatrzymanie pojazdu na przystanku powinno nastąpić:
 - 4.5.1. jak najbliżej krawędzi przystanku – nie dalej niż 200 mm;
 - 4.5.2. w sposób umożliwiający bezpieczną obsługę przystanku – wymianę pasażerską (wsiadanie i wysiadanie pasażerów), tj. tak aby wszystkie drzwi pojazdu znajdowały się na długości krawędzi przystanku;
 - 4.5.3. w przypadku przystanku usytuowanego na wysepce lub w zatoce:
 - 4.5.3.1. w czole przystanku (wysepki, zatoki), jeżeli pojazd jest pierwszy w kolejności,
 - 4.5.3.2. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem, jeżeli pojazd jest drugi w kolejności a długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę,
 - 4.5.3.3. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem oczekując na możliwość obsługi przystanku, jeżeli pojazd jest trzeci lub następny w kolejności;
 - 4.5.4. w przypadku przystanku usytuowanego wzdłuż chodnika z oznakowaniem poziomym w postaci widocznej linii przystankowej P-17:
 - 4.5.4.1. w czole przystanku w miejscu, gdzie linia przystankowa się kończy, jeżeli pojazd jest pierwszy w kolejności,
 - 4.5.4.2. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem, jeżeli pojazd jest drugi w kolejności a długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę,
 - 4.5.4.3. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem oczekując na możliwość obsługi przystanku, jeżeli pojazd jest trzeci lub następny w kolejności;
 - 4.5.5. w przypadku przystanku usytuowanego wzdłuż chodnika z wyznaczoną i widoczną krawędziową linią ostrzegawczą:
 - 4.5.5.1. w czole przystanku w miejscu, gdzie linia krawędziowa się kończy, jeżeli pojazd jest pierwszy w kolejności,
 - 4.5.5.2. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem, jeżeli pojazd jest drugi w kolejności a długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę,
 - 4.5.5.3. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem oczekując na możliwość obsługi przystanku, jeżeli pojazd jest trzeci lub następny w kolejności;

- 4.5.6. w przypadku przystanku usytuowanego wzdłuż chodnika oznaczonego słupkiem przystankowym ze znakiem D-15:
- 4.5.6.1. tak, aby słupek znajdował się za drugimi drzwiami, jeżeli pojazd jest pierwszy w kolejności,
 - 4.5.6.2. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem, jeżeli pojazd jest drugi w kolejności a długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę,
 - 4.5.6.3. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem oczekując na możliwość obsługi przystanku, jeżeli pojazd jest trzeci lub następny w kolejności;
- 4.5.7. w przypadku przystanku usytuowanego wzdłuż chodnika oznaczonego znakiem D-15 umieszczonym na wiacie przystankowej (bez słupka przystankowego):
- 4.5.7.1. tak, aby drugie drzwi znajdowały się na wysokości wiaty, jeżeli pojazd jest pierwszy w kolejności,
 - 4.5.7.2. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem, jeżeli pojazd jest drugi w kolejności a długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę,
 - 4.5.7.3. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem oczekując na możliwość obsługi przystanku, jeżeli pojazd jest trzeci lub następny w kolejności;
- 4.5.8. w przypadku przystanku oznaczonego tablicą „czoło autobusu”, niezależnie od usytuowania i sposobu wyznaczenia przystanku:
- 4.5.8.1. tak, aby płaszczyzna ściany czołowej pojazdu znajdowała się na wysokości tablicy, jeżeli pojazd jest pierwszy w kolejności,
 - 4.5.8.2. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem, jeżeli pojazd jest drugi w kolejności a długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę,
 - 4.5.8.3. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem oczekując na możliwość obsługi przystanku, jeżeli pojazd jest trzeci lub następny w kolejności;
- 4.5.9. w taki sposób aby elementy infrastruktury przystankowej lub drogowej (kosze, ławki, krawędź wiaty, znaki drogowe, oświetlenie itd.) a w okresie zimowym także przyzmy śniegu, znajdujące się w odległości poniżej 1 metra od krawędzi przystanku nie znajdowały się naprzeciwko drzwi pojazdu, ze szczególnym uwzględnieniem drugich drzwi w pojeździe (lub innych wyposażonych w rampę wjazdową dla wózka inwalidzkiego);
- 4.6. Jeżeli długość krawędzi przystanku nie umożliwia jednoczesnej bezpiecznej obsługi przez więcej niż jeden pojazd, prowadzący pojazd drugi (oraz następne w kolejności) oczekuje za pojazdem w pierwszej kolejności, po czym po jego odjeździe podjeżdża tak, aby była możliwa bezpieczna obsługa przystanku.
- 4.7. Jeżeli długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę przez więcej niż dwa pojazdy, prowadzący pojazd trzeci w kolejności może prowadzić obsługę przystanku lecz po jej zakończeniu i odjeździe pojazdów poprzedzających jest zobowiązany do podjazdu do czoła przystanku – wg zasad opisanych w punktach 4.5.3-4.5.8 i ponowną obsługę przystanku.
- 4.8. Jeżeli przystanek jest oznaczony napisem „potrójny przystanek” (długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę przez więcej niż dwa pojazdy), prowadzący pojazd trzeci w kolejności prowadzi obsługę przystanku bez konieczności ponownego podjazdu do czoła przystanku i ponownej obsługi przystanku.
- 4.9. Możliwość jednokrotnej obsługi przystanku dla pojazdu drugiego i trzeciego, w zależności od rodzaju przystanku, nie dotyczy sytuacji opisanych w punkcie 13.9.9.
- 4.10. Po zatrzymaniu prowadzący pojazd jest zobowiązany do aktywacji układu otwierania drzwi przez pasażerów lub otwarcia wszystkich drzwi w pojeździe – zgodnie z zasadami opisanymi w punkcie 7.
- 4.11. Prowadzący pojazd jest zobowiązany do umożliwienia wysiadania i wsiadania wszystkim pasażerom.
- 4.12. Odjazd z przystanku może nastąpić dopiero po upewnieniu się, że żaden z pasażerów nie wsiada z pojazdu lub nie wysiada z pojazdu oraz wszystkie drzwi zostały bezpiecznie zamknięte.

5. Zatrzymanie pojazdu i obsługa pasażerów poza przystankiem

- 5.1. Zabronione jest zatrzymanie pojazdu poza przystankami wyznaczonymi na trasie przejazdu oraz umożliwienie wysiadania z pojazdu i wsiadania pasażerom do pojazdu.
- 5.2. W przypadkach nadzwyczajnych takich jak np. zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub życia, popełnienie przestępstwa, rażąco naruszenie przepisów porządkowych lub inne poważne zakłócenia porządku publicznego, prowadzący pojazd jest uprawniony do podjęcia decyzji o zatrzymaniu pojazdu i wypuszczeniu pasażerów w miejscu poza wyznaczonymi na trasie przejazdu przystankami.
- 5.3. W przypadkach nadzwyczajnych takich jak wystąpienie usterki uniemożliwiającej dalszą jazdę, żądanie odpowiednich służb, w szczególności Policji, służby zabezpieczenia ruchu lub Dyżurnego ZTM lub innych uprawnionych osób, wystąpienie na trasie przejazdu zatoru drogowego skutkującego całkowitym zatrzymaniem ruchu (nie wskazującym na możliwość kontynuowania dalszej jazdy), prowadzący pojazd jest uprawniony do zatrzymania pojazdu i wypuszczenia pasażerów w miejscu poza wyznaczonymi na trasie przejazdu przystankami.
- 5.4. W przypadku wystąpienia podczas pracy na linii okoliczności uniemożliwiających dalszą jazdę, w tym dojazd do najbliższego przystanku lub krańca spowodowanych nagłym zachorowaniem prowadzącego pojazd, prowadzący powinien bezzwłocznie i bezpiecznie zatrzymać pojazd oraz w miarę możliwości powiadomić dyspozytora, wezwać pomoc lub poprosić o pomoc pasażerów.
- 5.5. Każdorazowo wypuszczenie pasażerów może nastąpić wyłącznie z zachowaniem szczególnej ostrożności i po upewnieniu się, że nie zagraża im niebezpieczeństwo podczas wysiadania z pojazdu.
- 5.6. W przypadkach o których mowa w punktach 5.2, 5.3, 5.4 prowadzący następny pojazd danej linii lub inny pojazd, który został wyznaczony lub skierowany przez Dyżurnego ZTM jako zastępczy, jest uprawniony do zatrzymania pojazdu i umożliwienia wsiadania pasażerów, po upewnieniu się, że nie zagraża im niebezpieczeństwo podczas wsiadania do pojazdu.

6. Postępowanie w sytuacjach nadzwyczajnych

- 6.1. W przypadku nagłego zachowania pasażera zagrażającego jego zdrowiu lub życiu, niezależnie od działań opisanych w punkcie 5.2, prowadzący pojazd jest zobowiązany do udzielenia pomocy pasażerowi, a w szczególności:
 - 6.1.1. wezwać pomoc (pogotowie ratunkowe),
 - 6.1.2. udzielić pierwszej pomocy przedmedycznej,
 - 6.1.3. powiadomić służby zabezpieczenia ruchu, jeżeli stan pasażera pozwala na oddalenie się,
 - 6.1.4. postępować wg poleceń służb pogotowia lub służb zabezpieczenia ruchu.
- 6.2. W przypadku zdarzenia drogowego z udziałem pojazdu prowadzący pojazd powinien:
 - 6.2.1. zredukować możliwość zwiększenia się skutków zdarzenia,
 - 6.2.2. zapoznać się ze stanem pasażerów,
 - 6.2.3. w przypadku stwierdzenia lub otrzymania informacji o odniesionych urazach zagrażających zdrowiu lub życiu podjąć działania opisane w punktach 6.1.1-6.1.4,
 - 6.2.4. zapoznać się ze stanem pojazdu oraz powiadomić służby zabezpieczenia ruchu.
- 6.3. W przypadku powstania w pojeździe pożaru, groźnego dla zdrowia i życia zadymienia lub stwierdzenia użycia niebezpiecznych dla zdrowia i życia substancji prowadzący pojazd powinien:
 - 6.3.1. natychmiast zatrzymać pojazd,
 - 6.3.2. rozpocząć akcję ewakuacyjną informując pasażerów o sposobie bezpiecznego opuszczenia pojazdu,
 - 6.3.3. powiadomić służby ratunkowe (Straż Pożarną) oraz dyspozytora,
 - 6.3.4. ewentualnie, jeżeli jest to możliwe z zachowaniem bezpieczeństwa prowadzącego pojazd, podjąć działania mając na celu ograniczenie skutków pożaru (wyłączenie głównego wyłącznika prądu, użycie gaśnic),
 - 6.3.5. postępować wg poleceń służb ratunkowych lub służb zabezpieczenia ruchu.

7. Stosowanie układu otwierania drzwi przez pasażerów

- 7.1. Podstawowo prowadzący pojazd powinien stosować układ otwierania drzwi przez pasażerów.
- 7.2. W szczególności układ otwierania drzwi przez pasażerów powinien być wykorzystywany podczas obsługi przystanków „na żądanie” oraz w okresie zimowym podczas pracy urządzeń grzewczych i w okresie letnim podczas pracy urządzeń klimatyzacyjnych.
- 7.3. W przypadku przystanków o dużej wymianie pasażerskiej (wysiadanie i wysiadanie przy użyciu wszystkich drzwi pojazdu), zwłaszcza przystanków położonych w centrum miasta, w rejonie dużych węzłów przystankowych, przystanków krańcowych oraz w okresach dużego ruchu pasażerów (zwłaszcza godziny szczytów komunikacyjnych), prowadzący powinien odstąpić od stosowania układu drzwi przez pasażerów, jeżeli takie działanie skróci czas wymiany pasażerskiej.
- 7.4. Prowadzący powinien odstąpić od stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów w sytuacjach obsługi pasażerów niepełnosprawnych – punkt 13.9.3 i 13.10.3.

8. Bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu

- 8.1. Podczas jazdy prowadzącemu zabrania się:
 - 8.1.1. palenia tytoniu,
 - 8.1.2. spożywania posiłków,
 - 8.1.3. korzystania z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w rękę,
 - 8.1.4. słuchania radia, muzyki lub wykorzystywania w inny sposób słuchawek na uszach uniemożliwiających kontakt z pasażerem.
- 8.2. W czasie jazdy zabronione jest przewożenie osób postronnych w kabinie prowadzącego pojazd, w tym pracowników Operatora, z wyłączeniem osób, które nadzorują pracę prowadzącego pojazd w okresie zdobywania przez niego określonych uprawnień i które posiadają widoczne oznakowanie w postaci kamizelki odblaskowej.
- 8.3. W czasie jazdy zabronione jest prowadzenie rozmów z pasażerami, które nie dotyczą udzielania informacji o realizacji trasy, w szczególności informacji o zmianie funkcjonowania zadania przewozowego – punkt 12.2.
- 8.4. Podczas zatrzymania i postoju pojazdu prowadzącemu zabrania się palenia tytoniu. Za naruszenie zakazu uznaje się również sytuację, w której dym pozostaje we wnętrzu pojazdu po jego udostępnieniu dla pasażerów.

9. Zmiana prowadzących pojazd

- 9.1. Zmiana prowadzących pojazd odbywana w trakcie realizacji kursu nie może powodować opóźnień i utrudnień w ruchu.
- 9.2. Zmiana prowadzących nie powinna trwać dłużej niż jedna minuta.
- 9.3. Dopuszczalny jest przejazd zmieniających się prowadzących w kabinie, w celu dokonania sprawnej wymiany oraz przekazania niezbędnych informacji na temat stanu pojazdu oraz ewentualnych dyspozycji dotyczących funkcjonowania danego zadania przewozowego czy poleceń dotyczących przebiegu dalszej pracy pod warunkiem, że przejazd nie zajmuje więcej niż odległość dwóch przystanków a przewóz osoby zmienianej lub zmieniającej nie wpływa na bezpieczeństwo przejazdu (np. nie ogranicza widoczności prowadzącemu).
- 9.4. Po przejęciu pojazdu zmieniający prowadzący powinien bezzwłocznie zalogować się do SPOzP.
- 9.5. W przypadku nie zgłoszenia się do pracy prowadzącego zmieniającego, należy zawiadomić dyspozytora i postępować zgodnie z jego poleceniami.

10. Zapewnienie właściwych warunków komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej pojazdu

- 10.1. W okresach niekorzystnych warunków atmosferycznych, zwłaszcza w okresie zimowym podczas pracy urządzeń grzewczych i okresie letnim podczas pracy urządzeń klimatyzacyjnych, przy przedłużonym postoju na przystanku (np. wynikającym z warunków ruchu), prowadzący po zakończeniu wymiany pasażerskiej powinien aktywować funkcję automatycznego zamykania drzwi po ich otwarciu przez pasażerów.
- 10.2. Funkcja automatycznego zamykania drzwi po ich otwarciu przez pasażerów powinna być wykorzystywana podczas postoju na krańcu w okresach niekorzystnych warunków atmosferycznych.
- 10.3. W okresach przejściowych, tj. w okresie, kiedy nie urządzenia grzewcze oraz klimatyzacyjne nie pracują, a warunki atmosferyczne nie są niekorzystne, prowadzący powinien otworzyć wywietrzniki dachowe oraz podstawowo ustawić je w pozycji:
- przedni wywietrznik w układzie „nawiew”, tj. otwarta przednia krawędź wywietrznika,
 - tylny wywietrznik w układzie „wywiew”, tj. otwarta tylna krawędź wywietrznika,
 - środkowy, jeżeli występuje w pojeździe, w układzie „przewiew”, tj. otwarte przednia i tylna krawędź wywietrznika.
- 10.4. Na życzenie pasażerów prowadzący powinien zmienić układ otwarcia wywietrzników lub je zamknąć.
- 10.5. W okresach, kiedy nie funkcjonuje układ klimatyzacji, prowadzący powinien odblokować możliwość otwierania okien – punkt 11.3.

11. Czynności wykonywane przez prowadzącego pojazd podczas postoju na przystanku krańcowym

- 11.1. Podczas postoju na krańcu prowadzący powinien dokonać przeglądu przestrzeni pasażerskiej a w razie potrzeby:
- 11.1.1. sprawdzić poprawność działania urządzeń SPOzP, SIL,
- 11.1.2. usunąć z wnętrza większe zanieczyszczenia (np. gazety, papiery, opakowania),
- 11.1.3. zgłosić dyspozytorowi ewentualne zanieczyszczenie wnętrza, które nie jest możliwe do usunięcia przez prowadzącego,
- 11.1.4. zgłosić dyspozytorowi ewentualne uszkodzenia wnętrza pojazdu, w tym urządzeń systemów elektronicznych,
- 11.2. W okresie zimowym, w razie potrzeby, do obowiązków prowadzącego pojazd należy:
- 11.2.1. oczyszczenie stopni wejściowych ze śniegu, tzw. błota pośniegowego i lodu,
- 11.2.2. oczyszczenie (wytarcie) zewnętrznych przycisków otwierania drzwi oraz sygnalizacji potrzeby otwarcia rampy wjazdowej,
- 11.2.3. oczyszczenie szyb na wysokości zewnętrznych tablic informacji liniowej,
- 11.3. W okresie funkcjonowania układu klimatyzacji, w razie potrzeby, do obowiązków prowadzącego pojazd należy:
- 11.3.1. kontrola zabezpieczeń przed otwarciem okien przez pasażerów,
- 11.3.2. w razie potrzeby odblokowanie możliwości otwierania okien przez pasażerów, jeżeli urządzenia klimatyzacyjne nie będą już pracowały (spadek temperatury zewnętrznej),
- 11.3.3. w razie potrzeby zablokowanie możliwości otwierania okien przez pasażerów, jeżeli urządzenia klimatyzacyjne będą pracowały (wzrost temperatury zewnętrznej),
- 11.3.4. przy czym dopuszcza się pozostawienie możliwości otwarcia jednego okna w przedniej części pojazdu.
- 11.4. Prowadzący może odstąpić od wykonania czynności opisanych w punktach 11.1-11.3, jeżeli postój na krańcu stanowi wyznaczoną w rozkładzie zgodną z przepisami przerwę w pracy lub jeśli rozkładowy czas postoju na przystanku jest krótszy niż 10 minut.

12. Przekazywanie informacji – komunikacja z pasażerami

- 12.1. Prowadzący pojazd jest zobowiązany do udzielania pasażerom informacji dotyczących realizowanego zadania przewozowego (m.in. godziny odjazdu z krańca, trasy przejazdu, wykazu przystanków na trasie) podczas zatrzymania i postoju pojazdu.
- 12.2. W przypadku zmian dotyczących realizacji zadania przewozowego będących skutkiem poleceń służb zabezpieczenia ruchu lub Dyżurnego ZTM, prowadzący jest zobowiązany do:
 - 12.2.1. przekazania pasażerom informacji o zmianie przy wykorzystaniu urządzeń nagłaśniających (mikrofonu); uwzględniając m.in. możliwość włączenia mikrofonu na 30 sekund, komunikat powinien być krótki;
 - 12.2.2. przeprogramowania sterownika układu SIL w sposób adekwatny do zmiany oraz możliwości operacyjnych.
- 12.3. Dopuszcza się udzielania informacji dotyczących zmiany podczas jazdy tylko w niezbędnym zakresie pod warunkiem, że informacje będą krótkie a ich przekazywanie nie może wpływać na bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu.
- 12.4. W przypadku wystąpienia sytuacji opisanych w punkcie 5.3 przekazanie pasażerom informacji o przyczynach zatrzymania oraz wskazanie możliwości kontynuowania podróży.
- 12.5. Prowadzący każdorazowo na żądanie pasażera jest zobowiązany do podania numeru służbowego oraz wskazać możliwości kontaktu z Operatorem i/lub Organizatorem transportu.
- 12.6. Prowadzący jest zobowiązany do poinformowania pasażerów w przypadku wcześniejszego odjazdu z krańca innego pojazdu danej linii.

13. Obsługa pasażerów niepełnosprawnych

- 13.1. Pasażer niepełnosprawny to w szczególności osoba z widoczną niepełnosprawnością – osoba korzystająca lub zamierzająca skorzystać z przejazdu której zdolność do poruszania się jest ograniczona z powodu:
 - utraty lub poważnej dysfunkcji wzroku (w szczególności osoby korzystające z białej laski, psa przewodnika),
 - ruchowej dysfunkcji organizmu (w szczególności osoby na wózku inwalidzkim ręcznym lub elektrycznym, poruszające się z pomocą kul, laski, balkonika, chodzika i innych pomocy ułatwiających chodzenie).
- 13.2. Pasażer niepełnosprawny to również każda inna osoba, która posiada trudności w poruszaniu się, przy czym nie korzysta z pomocy ułatwiających chodzenie i jej niepełnosprawność może nie być widoczna. W przypadku takich pasażerów, potrzeba skorzystania z niezbędnej pomocy prowadzącego pojazd powinna być jednoznacznie sygnalizowana prowadzącemu.
- 13.3. Prowadzący pojazd jest zobowiązany udzielić pomocy osobom niepełnosprawnym w skorzystaniu z przejazdu we wnioskowanym przez nich zakresie i w zgodności z odrębnymi przepisami prawnymi (w szczególności z regulacjami zawartymi w przepisach BHP).
- 13.4. Potrzeba skorzystania z pomocy prowadzącego pojazd może być zgłoszona bezpośrednio przez osobę niepełnosprawną lub inną osobę występującą w jej imieniu.
- 13.5. Z racji dotkliwości utrudnień, postępowanie prowadzącego pojazd musi być nacechowane wyjątkową życzliwością i cierpliwością wobec pasażerów niepełnosprawnych.
- 13.6. Wszelka pomoc osobom z ograniczoną mobilnością powinna być przeprowadzana z zachowaniem należytej staranności oraz zasad postępowania pasażera oraz prowadzącego pojazd opisanych w punktach 13.7-13.10.
- 13.7. Zasady postępowania przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku:
 - 13.7.1. pasażer niepełnosprawny oczekuje na przystanku w widocznym dla prowadzącego pojazd miejscu, przy uwzględnieniu warunków atmosferycznych, możliwości infrastrukturalnych czy pory dnia, w

- przedniej części przystanku lub w wyznaczonym miejscu oczekiwania umożliwiając bezpieczne zatrzymanie pojazdu na przystanku;
- 13.7.1.1. jeżeli pasażer z niepełnosprawnością ruchową ma możliwość zasygnalizowania potrzeby zatrzymania pojazdu na przystanku „na żądanie” przez wyraźne podniesienie ręki, może sygnalizować to prowadzącemu pojazd;
 - 13.7.1.2. pasażer z niepełnosprawnością narządu wzorku poruszający się z białą laską lub psem asystującym i oczekujący na przystanku „na żądanie” nie jest zobowiązany do sygnalizacji prowadzącemu potrzeby zatrzymania pojazdu;
- 13.7.2. prowadzący pojazd w przypadku zauważenia osoby z widoczną niepełnosprawnością ruchową lub osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku poruszającej się z białą laską lub psem asystującym, oczekującej w widocznym dla prowadzącego miejscu, powinien zatrzymać się nawet w przypadku braku sygnalizacji ze strony osoby niepełnosprawnej potrzeby zatrzymania na przystanku „na żądanie”.
- 13.8. Zasady zatrzymania pojazdu na przystanku:
- 13.8.1. zatrzymanie pojazdu na przystanku powinno odbyć się w sposób umożliwiający bez przeszkód skorzystanie niepełnosprawnego pasażera z drugich drzwi w pojeździe (lub innych przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych) – zgodnie z punktem 4.5.9;
 - 13.8.2. w przypadku zauważenia w trakcie wjeżdżania na przystanek osoby z białą laską lub z psem przewodnikiem, prowadzący pojazd zobowiązany jest udzielić jej informacji nt. numeru i kierunku linii, co najmniej poprzez uruchomienie zewnętrznej informacji głosowej Systemu Informacji Liniowej.
- 13.9. Zasady postępowania po zatrzymaniu pojazdu:
- 13.9.1. pasażer potrzebujący skorzystać z rampy wjazdowej, w szczególności poruszający się na wózku inwalidzkim, jednoznacznie sygnalizuje prowadzącemu taką potrzebę poprzez naciśnięcie specjalnego przycisku oznaczonego piktogramem wózka inwalidzkiego lub w inny jednoznaczny sposób, jeżeli użycie przycisku przez osobę niepełnosprawną lub inną występującą w jej imieniu nie jest możliwe;
 - 13.9.2. prowadzący pojazd powinien uważnie obserwować zachowanie niepełnosprawnego pasażera w celu udzielenia mu niezbędnej pomocy;
 - 13.9.3. prowadzący powinien otworzyć drzwi bez stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów – dotyczy to każdych drzwi, którymi zamierza wsiąść osoba niepełnosprawna;
 - 13.9.4. w przypadku oczekiwania na przystanku osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim, korzystającej z pomocy ułatwiających chodzenie lub osoby z dzieckiem przewożonym w wózku, prowadzący pojazd używa funkcji tzw. przykłąku, tj. obniżenia prawej strony nadwozia;
 - 13.9.5. funkcja przykłąku nie powinna być stosowana jedynie w przypadku, gdy jej użycie spowodowałoby zwiększenie różnicy pomiędzy stopniem wejściowym a poziomem przystanku;
 - 13.9.6. prowadzący pojazd po uzyskaniu jednoznacznej sygnalizacji przez pasażera potrzeby użycia rampy wjazdowej, każdorazowo wyklada rampę wjazdową oraz zapewnia niezbędną, tj. w zakresie zgłoszonym przez pasażera, pomoc pasażerowi w zajęciu miejsca w pojeździe;
 - 13.9.7. prowadzący pojazd podczas wykonywania czynności związanych z wyłożeniem rampy wjazdowej, powinien zapytać pasażera o przystanek, na którym ten planuje wysiąść;
 - 13.9.8. przy udzielaniu pomocy w zajmowaniu przez osobę niepełnosprawną specjalnie oznakowanego miejsca w pojeździe, prowadzący pojazd może w szczególności korzystać z uprawnień wynikających z §4 Regulaminu przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego m.st. Warszawy, oraz powoływać się na zapisy §12 ww. Regulaminu; w przypadku braku możliwości wygzekwowania tego miejsca od osoby zajmującej ją nieprawnie lub w przypadku pełnej zajętości tych miejsc przez osoby uprawnione, zwrócić się do pozostałych pasażerów o udostępnienie dowolnego innego miejsca;
 - 13.9.9. prowadzący pojazd, który prowadził obsługę przystanku jako pojazd drugi i trzeci w kolejności, po odjeździe pojazdu poprzedzającego powinien upewnić się czy na przystanku nie znajduje się osoba z

widoczną niepełnosprawnością sygnalizująca potrzebę skorzystania z pojazdu; w takim przypadku prowadzący powinien ponownie zatrzymać pojazd jako pierwszy w kolejności i ponowić obsługę przystanku przy zachowaniu zasad z punktu 13.8 oraz 13.9.1-13.9.8.

- 13.10. Zasady postępowania przy opuszczaniu pojazdu przez osobę niepełnosprawną:
- 13.10.1. pasażer potrzebujący skorzystać z rampy wjazdowej, w szczególności poruszający się na wózku inwalidzkim, jednoznacznie sygnalizuje prowadzącemu taką potrzebę przed zatrzymaniem pojazdu na danym przystanku poprzez naciśnięcie specjalnego przycisku oznaczonego piktogramem wózka inwalidzkiego lub przez zgłoszenie potrzeby bezpośrednio prowadzącemu pojazd;
 - 13.10.2. pasażer korzystający z pomocy ułatwiających chodzenie lub osoba z dzieckiem przewożonym w wózku, sygnalizuje prowadzącemu pojazd potrzebę użycia funkcji tzw. przykłąku przed zatrzymaniem pojazdu na danym przystanku poprzez naciśnięcie specjalnego przycisku oznaczonego piktogramem osoby z laską lub przez zgłoszenie potrzeby bezpośrednio prowadzącemu pojazd;
 - 13.10.3. prowadzący powinien otworzyć drzwi bez stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów – dotyczy to każdych drzwi, którymi zamierza wysiąść osoba niepełnosprawna;
 - 13.10.4. prowadzący pojazd po zatrzymaniu się na przystanku używa funkcji tzw. przykłąku;
 - 13.10.5. funkcja przykłąku nie powinna być stosowana jedynie w przypadku, gdy jej użycie spowodowałoby zwiększenie różnicy pomiędzy stopniem wejściowym a poziomem przystanku;
 - 13.10.6. prowadzący pojazd po uzyskaniu jednoznacznej sygnalizacji przez pasażera potrzeby użycia rampy wjazdowej, każdorazowo wykłada rampę wjazdową oraz zapewnia niezbędną, tj. w zakresie zgłoszonym przez pasażera, pomoc pasażerowi w opuszczeniu pojazdu.
- 13.11. W przypadku obsługi osób niepełnosprawnych prowadzący pojazd, równoległe do stosowania zewnętrznej informacji głosowej według zasad z punktu 13.8.2 – powinien ze szczególną uwagą udzielać pasażerom wszelkich informacji dotyczących przejazdu.
- 13.12. W sytuacjach opisanych w punktach 5.2, 5.3, 5.4, 6.2, 6.3 prowadzący pojazd jest zobowiązany dodatkowo udzielić osobie niepełnosprawnej informacji na temat przyczyny zdarzenia, dalszego postępowania oraz udzielić pomocy w opuszczeniu pojazdu, jeżeli nie zagraża jej niebezpieczeństwo podczas opuszczania pojazdu.
- 13.12.1. W przypadku sytuacji opisanych w punktach 5.2, 5.3, 5.4 w przypadku problemów z możliwością opuszczenia pojazdu przez osobę niepełnosprawną oraz sytuacji konfliktowych, prowadzący powiadamia służby zabezpieczenia ruchu i postępuje wg poleceń służb zabezpieczenia ruchu.
 - 13.12.2. W sytuacjach opisanych w punktach 6.2 i 6.3 prowadzący pojazd jest zobowiązany bezwzględnie i w pierwszej kolejności udzielić osobie niepełnosprawnej pomocy w opuszczeniu pojazdu.

**Wymagania w stosunku
do obsługi technicznej pojazdów**

Załącznik nr 8 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Proces obsługi codziennej pojazdu (OC)

- 1.1. Ciąg obsługi codziennej pojazdu obejmuje:
 - 1.1.1. tankowanie pojazdu wraz z jego identyfikacją,
 - 1.1.2. wjazd pojazdu na stanowisko OC,
 - 1.1.3. identyfikację pojazdu w ciągu obsługowym OC,
 - 1.1.4. kontrolę stanu wyposażenia i systemów pokładowych (m.in. oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego, SPOzP i innych systemów elektronicznych),
 - 1.1.5. podstawową kontrolę elementów zawieszenia i układu napędowego, stanu poszycia i ogólnej estetyki pojazdu,
 - 1.1.6. uzupełnienie płynów eksploatacyjnych,
 - 1.1.7. raportowanie usterek przez prowadzącego pojazd i rejestracja ich przez obsługę procesu OC w Rejestrze Pojazdów,
 - 1.1.8. sprzątanie pojazdu (zamiatanie lub mycie powierzchni podłogi, usuwanie zanieczyszczeń) na stanowisku sprzątania wewnętrznego,
 - 1.1.9. mycie zewnętrznych poszyc pojazdów na stanowisku automatycznej myjni mechanicznej,
 - 1.1.10. wyjazd pojazdu z ciągu obsługowego OC oraz odstawienie pojazdu na stanowisko postojowe na terenie zaplecza technicznego Operatora lub stanowisko obsługi bieżącej i okresowej.
- 1.2. Kolejność czynności w ciągu OC może zostać zmieniona, pod warunkiem zachowania wszystkich etapów procesu.

2. Proces obsługi bieżącej i okresowej (OB/OO) oraz napraw uszkodzeń mechanicznych (NU)

- 2.1. Procesy obsługi bieżącej (OB) wykonywane w przypadku odnotowania w procesie obsługi codziennej (OC) usterek wymagających naprawy:
 - 2.1.1. w zakresie uzależnionym od rodzaju stwierdzonej usterki,
 - 2.1.2. wykonywane przed ponownym skierowaniem pojazdu do świadczenia usługi przewozu,
 - 2.1.3. rejestracja przeprowadzonych napraw w procesie obsługi OB w Rejestrze Pojazdów.
- 2.2. Procesy obsługi bieżącej (OB) wykonywane co najmniej raz w miesiącu lub każdorazowo po zanieczyszczeniu wnętrza:
 - 2.2.1. kompleksowe czyszczenie tapicerki siedzeń,
 - 2.2.2. mycie poręczy i uchwyty,
 - 2.2.3. mycie ram okiennych,
 - 2.2.4. mycie powierzchni zabudowy pojazdu (nadkola, zabudowa zbiorników paliwa, zabudowa silnika, półki, miejsca na bagaż itd.),
 - 2.2.5. kompleksowe mycie powierzchni podłogi (uwzględniając wszystkie podesty itd.),
 - 2.2.6. usuwanie napisów, rysunków, naklejek i innych zanieczyszczeń,
 - 2.2.7. mycie pozostałych elementów wnętrza,
 - 2.2.8. rejestracja czynności obsługi OB w Rejestrze Pojazdów.
- 2.3. Czynności kontrolne pojazdu obsługi okresowej (OO) wykonywane co każde 30 000 km (lub częściej, jeżeli wymaga tego gwarancja producenta pojazdu):
 - 2.3.1. sprawdzenie wycieków oleju z silnika i szczelności układu smarowania,
 - 2.3.2. sprawdzenie szczelności układu wydechowego,
 - 2.3.3. sprawdzenie działania i szczelności układu chłodzenia,
 - 2.3.4. sprawdzenie działania i szczelności układu pneumatycznego,
 - 2.3.5. sprawdzenie działania i szczelności układu hamulcowego,
 - 2.3.6. sprawdzenie prawidłowości działania hamulca przystankowego,
 - 2.3.7. sprawdzenie działania i szczelności instalacji hydraulicznej,
 - 2.3.8. sprawdzenie prawidłowości działania zawieszenia na każdej z osi,
 - 2.3.9. sprawdzenie stanu ogumienia,
 - 2.3.10. sprawdzenie układu kierowniczego,
 - 2.3.11. sprawdzenie funkcji przykłąku i podnoszenia nadwozia,
 - 2.3.12. sprawdzenie funkcjonowania systemu otwierania i zamykania drzwi w tym m.in.:
 - mechanizmu automatycznego ponownego otwarcia drzwi,
 - blokady przystankowej,
 - układu otwierania drzwi przez pasażerów,

- funkcji automatycznego zamykania drzwi,
 - sygnału zamykania drzwi,
- 2.3.13. sprawdzenie stanu uszczelek gumowych drzwi,
 - 2.3.14. sprawdzenie prawidłowości działania rampy dla wózka inwalidzkiego,
 - 2.3.15. sprawdzenie działania głównego wyłącznika prądu,
 - 2.3.16. diagnostyka układu elektrycznego i elektronicznego pojazdu,
 - 2.3.17. sprawdzenie zamocowania i stanu siedzeń pasażerów,
 - 2.3.18. sprawdzenie stanowiska do przewozu wózka inwalidzkiego (mocowania pasa),
 - 2.3.19. sprawdzenie stanu poszyci wewnętrznych i zewnętrznych, listew, zderzaków,
 - 2.3.20. sprawdzenie stanu powłok lakierniczych na poszyciu zewnętrznym,
 - 2.3.21. sprawdzenie kratownicy oraz poszycia zewnętrznego pod kątem pęknięć,
 - 2.3.22. sprawdzenie prawidłowości stanu i działania przegubu (m.in. głośności pracy pod kątem uciążliwości dla pasażerów, stanu osłon przegubu) – tylko dla autobusów przegubowych,
 - 2.3.23. sprawdzenie działania urządzeń Systemu Informacji Liniowej,
 - 2.3.24. sprawdzenie działania urządzeń Systemu Monitoringu Wizyjnego,
 - 2.3.25. sprawdzenie poprawności działania Systemu Zliczania Pasażerów, w tym przeprowadzenie kalibracji detektorów,
 - 2.3.26. sprawdzenie poprawności działania systemu pozycjonowania pojazdu (GPS) oraz odometru,
 - 2.3.27. rejestracja czynności obsługi OO w Rejestrze Pojazdów.
- 2.4. Czynności kontrolne pojazdu obsługi okresowej (OO-S) wykonywane sezonowo:
 - 2.4.1. sprawdzenie działania nagrzewnic i układu ogrzewania pojazdu – przed okresem zimowym, tj. nie później niż 15 października,
 - 2.4.2. sprawdzenie działania wywietrzników dachowych i układu wentylacji wymuszonej – przed okresem letnim, tj. nie później niż 15 kwietnia,
 - 2.4.3. sprawdzenie działania układu klimatyzacji, tj. kontrola efektywności chłodzenia, wymiana filtrów jednorazowych lub czyszczenie filtrów metalowych, odgrzybienie układu) – przed okresem letnim, tj. nie później niż 15 kwietnia,
 - 2.4.4. mycie podwozia – po okresie zimowym,
 - 2.4.5. rejestracja czynności obsługi OO-S w Rejestrze Pojazdów.
 - 2.5. Dodatkowe czynności obsługi okresowej (OO-D) pojazdu:
 - 2.5.1. mycie podwozia, jeżeli zachodzi dodatkowa potrzeba,
 - 2.5.2. mycie komór silnika i podzespołów pojazdu, jeżeli zachodzi potrzeba,
 - 2.5.3. rejestracja czynności obsługi OO-D w Rejestrze Pojazdów.
 - 2.6. Naprawy uszkodzeń mechanicznych zewnętrznego i wewnętrznego poszycia pojazdów, siedzeń, poręczy i innych elementów wyposażenia wnętrza (NU) wykonywane:
 - 2.6.1. każdorazowo po wystąpieniu uszkodzenia dla uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu lub powodujących niezgodność pojazdu z SIWZ i Umową,
 - 2.6.2. w ciągu maksymalnie 7 dni od wystąpienia uszkodzenia elementów poszycia zewnętrznego polegających na zarysowaniu, obtarciu lub niewielkich uszkodzeń ciągłości poszycia,
 - 2.6.3. w ciągu maksymalnie 10 dni od wystąpienia uszkodzenia elementów wyposażenia wnętrza pojazdu wpływających na wygląd pojazdu,
 - 2.6.4. zgodnie z technikami przewidzianymi przed producenta pojazdu, tj. poprzez wymianę lub ewentualną naprawę elementu, lakierowanie i w oparciu o części zamienne oryginalne (stosowane oznaczenia wg klasyfikacji części: O, OE, OEM lub Q, OEM, OES) lub o jakości porównywalnej z oryginalnymi (tzw. zamienniki, stosowane oznaczenia wg klasyfikacji części: PC, PT, PJ lub dopuszczalnie P),
 - 2.6.5. rejestracja czynności napraw NU w Rejestrze Pojazdów.