

Wzór umowy

Świadczenie usług przewozu regularnego wykonywanego na linii 900 na terenie Dzielnicy Białołęka

zawarta w dniu r.

Umowa zawarta w Warszawie w dniu roku w wyniku rozstrzygnięcia przetargu nr pomiędzy:

Miastem Stołecznym Warszawa, Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, NIP 525-22-48-481 w imieniu i na rzecz którego działa Zarząd Transportu Miejskiego ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa, reprezentowanym na podstawie pełnomocnictwa nr z dnia r. udzielonego przez, przez:

..... – Zarządu Transportu Miejskiego, zwanym dalej „Zamawiającym”

oraz

.....

.....

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 linii nr 900 nadzorowanej przez ZTM, zwanej dalej „Usługami”, przy wykorzystaniu 1 (słownie: jednego) autobusu w ruchu i 1 (jednego) autobusu rezerwowego zgodnych z warunkami określonymi w SIWZ, zwanych dalej „autobusami” lub „pojazdami”.
2. Autobusy muszą być zgodne z wymogami ustalonymi w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) oraz ofertą Operatora stanowiącą Załącznik nr 1 do Umowy.
3. Operator przed rozpoczęciem świadczenia usług jest zobowiązany do przekazywania do ZTM informacji o stanie przygotowań do rozpoczęcia realizacji Umowy, dokonania wszystkich uzgodnień opisanych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) oraz przedstawienia ZTM pojazdów, którymi będą świadczone usługi (w tym autobusu rezerwowego), celem potwierdzenia ich zgodności z wymogami ustalonymi w SIWZ. Zakres przekazywanych informacji i uzgodnień jest określony szczegółowo w Załączniku nr 2 do Umowy.
4. Umowa niniejsza, zwana dalej Umową, zawarta zostaje na okres od dnia r. do dnia **30.11.2019 r.**, przy czym w okresie obowiązywania Umowy ZTM zleca Operatorowi wykonywanie usług przewozowych w ilości **50.190** (słownie: pięćdziesiąt tysięcy sto dziewięćdziesiąt) $\pm 10\%$ (\pm dziesięć procent) wozokilometrów zwanych dalej „wkm” przy wykorzystaniu autobusów wymienionych w ust. 1
5. Wynagrodzenie Operatora za wykonywanie usług przewozowych określonych w Umowie ustala się z zastosowaniem stawki określonej w § 4 Umowy, zgodnej z ofertą Operatora.

§ 2

Ustala się następujący harmonogram wprowadzania przez Operatora autobusów do ruchu – od dnia r. – 1 autobus w ruchu, 1 autobus rezerwowo.

§ 3

1. Operator oświadcza i zobowiązuje się, że wszystkie autobusy przeznaczone przez niego do wykonywania usług będących przedmiotem niniejszej Umowy:
 - 1) spełniać będą wszystkie wymagania wynikające z postanowień Umowy i SIWZ oraz przepisów obowiązującego prawa dotyczących wykonywania autobusowych usług przewozowych zbiorowej komunikacji miejskiej,
 - 2) 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 technicznymi”, zwanego dalej „Certyfikatem”, wydawanego przez ZTM na podstawie weryfikacji pojazdu przeprowadzonej przez Zamawiającego 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 Certyfikatu, lub którym Certyfikat zostanie cofnięty na takie, które będą odpowiadać wymaganiom określonym w SIWZ, obowiązujących przepisach prawa i uzyskają wymagany Certyfikat.
3. Zamawiający dopuszcza wydanie czasowego certyfikatu dla autobusu innego niż określony w ust. 1 – „Certyfikatu dla autobusów testowych” – dla celów testowych trwających nie dłużej niż czas określony przez Zamawiającego w odniesieniu do jednego autobusu wprowadzonego do ruchu w danym roku realizacji Umowy. Zamawiający zastrzega sobie prawo odmowy wydania Certyfikatu bez podania przyczyn.

§ 4

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:

netto: **PLN (... złote groszy),**

podatek VAT PLN (... złote groszy),

brutto: **PLN (... złote groszy),**

2. Wprowadzenie do ruchu autobusów posiadających Certyfikat czasowy (pkt. 1.6.3 Załącznika nr 2 do Umowy) skutkuje obniżeniem wynagrodzenia do 80% stawki, o której mowa w ust. 1.
3. Suma potrąceń z tytułu oceny jakości wykonanych usług, naliczonych w danym miesiącu rozliczeniowym zgodnie z Załącznikiem nr 4 nie przekroczy należnego wynagrodzenia za dany miesiąc.
4. Wynagrodzenie brutto Operatora wynikające z Umowy nie może w poszczególnych latach przekroczyć następujących kwot:

rok	roczna kwota maksymalna

2018	
2019	

Całkowite wynagrodzenie Operatora za cały okres świadczenia usług stanowiących przedmiot Umowy nie może przekroczyć kwoty zł brutto (słownie:).

5. Kwota podatku VAT oraz związana z nią kwota brutto, o których mowa w ust. 1, są wielkościami określonymi na podstawie stawki podatku VAT, obowiązującej dla usługi będącej przedmiotem Umowy w dniu złożenia oferty.

§ 5

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 5 do Umowy,
 - b) przy użyciu autobusów:
 - i) zgłoszonych w formularzu ofertowym stanowiącym Załącznik nr 1 do Umowy i dopuszczonych do ruchu (certyfikowanych zgodnie z zapisami Załącznika nr 2 do Umowy),
 - ii) spełniających wymogi określone w SIWZ i Umowie,
 - iii) oznakowanych zewnętrznie i wewnętrznie zgodnie z obowiązującymi wymaganiami określanymi przez ZTM,
 - iv) zgodnych z obowiązującymi zasadami identyfikacji wizualnej pojazdów określanymi przez ZTM,
 - c) przez kierowców spełniających wymogi określone w załączniku nr 6 do Umowy,
 - d) zgodnie z Regulaminem przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie oraz dodatkowymi wymaganiami w stosunku do kierujących,
 - e) na podstawie aktualnych w okresie wykonywania Umowy wszelkich wymaganych prawem licencji, zezwoleń i zgód niezbędnych do prawidłowej realizacji Usług oraz wyposażenia pojazdów w wymagane licencje i zezwolenia,
- 2) należytej dbałości o zewnętrzny i wewnętrzny wygląd oraz zapewnienia właściwego stanu technicznego używanego do realizacji Umowy taboru, w szczególności przez określone w Załączniku nr 3 do Umowy wymagania w zakresie:
 - a) prowadzenia obsługi codziennej autobusów w cyklu, którego minimum określa punkt 1 Załącznika nr 3 do Umowy,
 - b) zapewnienia bieżącej i okresowej obsługi technicznej autobusów co najmniej w zakresie określonym w punkcie 2 Załącznika nr 3 do Umowy,

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,
- 3) ubezpieczenia autobusów zgodnie z wymogami wynikającymi z przepisów obowiązującego prawa,
 - 4) ubezpieczenia Operatora w zakresie odpowiedzialności cywilnej Operatora z tytułu wykonywanych usług przewozowych zarówno wobec Zamawiającego jak też w pełnym zakresie odpowiedzialności wobec pasażerów, w szczególności 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),
 - 5) zapewnienia ciągłości sprzedaży biletów ZTM w każdym autobusie przez prowadzącego pojazd – płatność gotówką (zgodnie z Regulaminem przewozu środkami lokalnego transportu zbiorowego w m.st. Warszawie), na warunkach i zasadach określonych w Załączniku nr 7 do Umowy,
 - 6) umożliwienia przeprowadzania kontroli biletów przez służby kontrolerskie ZTM lub przez inne podmioty działające na zlecenie ZTM,
 - 7) honorowania uprawnień pracowników ZTM, posiadających na legitymacji służbowej symbol „K” lub „KW” do:
 - a) kontroli:
 - i) dokumentów kierowcy i autobusu,
 - ii) stanu psychofizycznego kierowcy autobusu, w szczególności pod kątem trzeźwości i braku wpływu środków odurzających,
 - iii) stanu technicznego autobusów,
 - iv) dokumentów i danych źródłowych będących podstawą informacji przekazywanych do ZTM,
 - v) przestrzegania rozkładów jazdy obowiązujących na liniach obsługiwanych przez Operatora,
 - vi) prowadzonej w autobusach sprzedaży biletów ZTM,
 - b) przekazywania kierującym autobusami decyzji nadzoru ruchu ZTM dotyczących dalszej pracy pojazdu,
 - 8) przekazywania, na każde żądanie ZTM kopii kart drogowych oraz innych dokumentów lub danych będących podstawą do rozliczeń wynikających z Umowy,
 - 9) bieżącego utrzymania w sprawności zainstalowanych urządzeń:
 - a) stosowanego przez ZTM Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy (SPOzP), w szczególności kasowników oraz urządzeń do prowadzonej nie rzadziej niż codziennie transmisji danych pomiędzy autobusami a Centrum SPOzP,
 - b) Systemu Monitoringu Wizyjnego (SMW),
 - c) Systemu Lokalizacji Pojazdów (SLP),
 - d) bezpośredniej łączności radiowej pomiędzy dyspozytorem Operatora, autobusami a służbami nadzoru ruchu ZTM (Centrala Ruchu, Nadzór Ruchu ZTM) kompatybilnej z łącznością radiową Zamawiającego, z numeracją wg zasad określonych przez ZTM,
 - e) Systemu Informacji Liniowej (SIL),

- f) Komputerów Pojazdowych (KP) rejestrujących podstawowe parametry pracy pojazdu oraz realizację założonego przez ZTM rozkładu jazdy,
 - g) innych systemów elektronicznych określonych w SIWZ,
- 10) przekazywania do ZTM danych z urządzeń systemów określonych w pkt 9), zgodnie z wymogami określonymi w Załączniku nr 8 do Umowy,
 - 11) stosowania się do zasad i ograniczeń dotyczących ekspozycji reklam w i na autobusach, określonych w Załączniku nr 9 do Umowy,
 - 12) umieszczania na swojej stronie internetowej w okresie obowiązywania Umowy informacji ZTM (graficznej i/lub tekstowej) w uzgodnionej formie,
 - 13) przestrzegania obowiązków, wymagań i warunków określonych w „Zasadach organizacji autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM”, stanowiących Załącznik nr 5 do Umowy,
 - 14) bieżącego przekazywania do ZTM wszelkich uwag i informacji dotyczących obsługiwanych linii autobusowych, w szczególności co do rozkładu jazdy, stanu napełnienia autobusów oraz własnych obserwacji lub wniosków mogących wpłynąć na usprawnienie funkcjonowania zbiorowej komunikacji miejskiej w m.st. Warszawie,
 - 15) zapewnienia autobusu rezerwowego w przypadku wycofania autobusu z ruchu,
 - 16) kierowania przeznaczonych do realizacji Umowy autobusów wyłącznie do zadań zleconych przez ZTM; za zgodą ZTM dopuszcza się kierowanie autobusów do zadań zleconych w ramach innych Umów pomiędzy Operatorem a ZTM,
 - 17) niezwłocznego powiadamiania ZTM o wszelkich zaistniałych lub przewidywanych przeszkodach w świadczeniu usług stanowiących przedmiot Umowy, dotyczących zarówno sytuacji na mieście, jak i powstałych na skutek zaburzeń w wewnętrznym funkcjonowaniu służb Operatora,
 - 18) 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,
 - 19) 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,
 - 20) dokonywania sukcesywnego zwrotu do ZTM wszystkich biletów zatrzymanych w kasownikach znajdujących się w autobusach (co najmniej raz w tygodniu) wraz z informacją o dacie i numerze pojazdu, w którym doszło do zdarzenia,
 - 21) przestrzegania zasad utrzymywania komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej pojazdów, określonych w Załączniku nr 10 do Umowy,

- 22) zapewnienia przestrzegania przez kierowców autobusów Operatora ustalonego przez Zamawiającego i/lub ZTM „Zakresu obowiązków prowadzącego pojazd oraz zasad obsługi pasażerów ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych” stanowiącego Załącznik nr 11 do Umowy oraz procedur i wytycznych regulujących zasady postępowania w przypadkach powstania zagrożeń bezpieczeństwa pasażerów lub mienia,
- 23) 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;
- 24) prowadzenia cyklicznych szkoleń kierowców, z wykorzystaniem wytycznych ZTM, w zakresie:
- komunikacji z pasażerem,
 - techniki jazdy zapewniającej komfort pasażerom a także bezpieczeństwo innym użytkownikom drogi (w szczególności niechronionym – pieszym i rowerzystom),
 - obsługi osób niepełnosprawnych,
 - na wypadek zagrożenia pożarowego oraz ataku terrorystycznego,
 - obsługi systemów elektronicznych pojazdu, w tym sterownika Systemu Informacji Liniowej,
 - ekologicznego sposobu prowadzenia pojazdu.
- 25) bieżącego prowadzenia „Rejestru Pojazdów” z wykorzystaniem udostępnionej przez ZTM aplikacji,
- 26) umożliwienia przeprowadzenia w autobusach prac związanych z wprowadzeniem w komunikacji na terenie m.st. Warszawy nowego systemu nadzoru i sterowania ruchem autobusów, nowego systemu SPOzP, modernizacji systemów określonych w SIWZ oraz możliwości montażu urządzeń systemu sprzedaży biletów (SSB)
- 27) przekazania Zamawiającemu listy pracowników zatrudnionych na stanowisku kierowca autobusu oraz jej bieżącej aktualizacji przez cały okres obowiązywania Umowy,
- 28) bieżącego prowadzenia „Rejestru Pracowników Operatora” obejmującego prowadzących pojazdy oraz pracowników służby zabezpieczenia ruchu, z wykorzystaniem udostępnionej przez ZTM aplikacji,
- 29) bieżącego, tj. w terminie do 15. dnia miesiąca następującego po miesiącu rozliczanym, przedstawiania danych dotyczących ilości paliwa zużytego w ramach świadczenia usługi,

§ 6

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

§ 7

1. W trakcie realizacji zamówienia Zamawiający uprawniony jest do wykonywania czynności kontrolnych wobec Operatora odnośnie spełniania przez Operatora wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób, o których mowa w § 5 pkt 27). Zamawiający uprawniony jest w szczególności do:
 - 1) żądania oświadczeń i dokumentów w zakresie potwierdzenia spełniania ww. wymogów i dokonywania ich oceny,
 - 2) żądania wyjaśnień w przypadku wątpliwości w zakresie potwierdzenia spełniania ww. wymogów,
 - 3) przeprowadzania kontroli na miejscu wykonywania usługi.
2. W trakcie realizacji Umowy na każde wezwanie Zamawiającego Operator w wyznaczonym terminie przedłoży Zamawiającemu w celu potwierdzenia spełnienia wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę:
 - 1) oświadczenie Operatora o zatrudnieniu na podstawie umowy o pracę osób wykonujących czynności, których dotyczy wezwanie Zamawiającego. Oświadczenie to powinno zawierać w szczególności: dokładne określenie podmiotu składającego oświadczenie, datę złożenia oświadczenia, wskazanie, że objęte wezwaniem czynności wykonują osoby zatrudnione na podstawie umowy o pracę wraz ze wskazaniem liczby tych osób, rodzaju umowy o pracę i wymiaru etatu oraz podpis osoby uprawnionej do złożenia oświadczenia w imieniu Operatora,
 - 2) zaświadczenie właściwego oddziału ZUS, potwierdzające opłacanie przez Operatora składek na ubezpieczenia społeczne i zdrowotne z tytułu zatrudnienia na podstawie umów o pracę za ostatni okres rozliczeniowy,
 - 3) potwierdzone za zgodność z oryginałem, kopie umów o pracę zawartych z pracownikami przeznaczonymi do realizacji umowy, zawierające dane osobowe w zakresie dopuszczalnym przez przepisy prawa,
 - 4) kopie nowo zawartych umów lub informację o rozwiązanych umowach.
3. Z tytułu niespełnienia przez Operatora wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób realizujących Umowę Zamawiający przewiduje sankcję w postaci obowiązku zapłaty przez Operatora kary umownej w wysokości określonej w Załączniku nr 4 do Umowy.
4. Niezłożenie przez Operatora w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie żądanych dowodów w celu potwierdzenia spełnienia przez Operatora wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę traktowane będzie jako niespełnienie przez Operatora wymogu zatrudnienia na podstawie umowy o pracę.
5. W przypadku uzasadnionych wątpliwości co do przestrzegania prawa pracy przez Operatora, Zamawiający może zwrócić się o przeprowadzenie kontroli przez Państwową Inspekcję Pracy.

§ 8

1. Zasady obliczania i ustalania wynagrodzenia Operatora za usługi przewozowe wykonywane na podstawie Umowy określone są Załącznikami nr 4 i 5 do Umowy.
2. Wynagrodzenie przysługuje Operatorowi wyłącznie za wozokilometry wykonane na zlecenie ZTM z zachowaniem warunków Umowy.

3. Wszystkie wpływy z tytułu opłat za przewóz oraz innych opłat pobieranych od pasażerów stanowią wyłączny przychód Zamawiającego i nie mogą być pobierane lub zatrzymywane przez Operatora, a w przypadku ich pobrania przez Operatora muszą być niezwłocznie zwrócone Zamawiającemu.
4. Zamawiający jako emitent biletów (opłat za przewóz), prowadzi kontrolę i windykację należności z ww. tytułu na zasadach określonych w obowiązujących przepisach prawa.

§ 9

1. Strony Umowy ustalają, że świadczone przez Operatora usługi przewozowe stanowiące przedmiot Umowy rozliczane będą w okresach miesięcznych, z uwzględnieniem zasad określonych w Załącznikach nr 4 i 5 do Umowy.
2. Po zakończeniu każdego miesiąca ZTM dokonuje oceny ilości i jakości usług wykonanych przez Operatora w miesiącu rozliczeniowym oraz przekazuje Operatorowi informacje niezbędne do określenia wysokości miesięcznej kwoty wynagrodzenia przysługującego Operatorowi, w szczególności ZTM przekazuje Operatorowi w terminie 4 dni roboczych informacje o okolicznościach i czynnikach powodujących zmianę wynagrodzenia (uchybień w jakości wykonania Umowy, punktualność kursowania). Miesięczne wynagrodzenie przysługujące Operatorowi za wykonane usługi przewozowe płatne będzie w następujący sposób:
 - 1) 15. dnia każdego miesiąca ZTM będzie przekazywał do banku polecenie przelewu na konto Operatora zaliczki w wysokości 50% planowanego wynagrodzenia ustalonego na podstawie planu rozkładowego wozokilometrów na dany miesiąc i obowiązującej stawki bazowej, na podstawie faktury zaliczkowej, przekazywanej do ZTM przez Operatora, nie później niż na 3 dni robocze przed terminem przekazania do banku polecenia przelewu; w przypadku gdy 15 dzień miesiąca przypadać będzie w sobotę lub niedzielę albo dzień ustawowo wolny od pracy zaliczka płatna będzie w następnym dniu roboczym po tej dacie;
 - 2) 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 kursów, stanowiących podstawę do ustalenia wynagrodzenia i wystawienia faktury oraz karty drogowe do wglądu ZTM w celu umożliwienia dokonania przez ZTM weryfikacji i kontrolności prawidłowości sporządzenia przez Operatora tych zestawień i ich zgodności z dokumentami źródłowymi, jakimi są karty drogowe;
 - 3) 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 zmiany wynagrodzenia wynikające z zastosowania współczynników i korekt określonych w Załączniku nr 4 do Umowy;
 - 4) ZTM będzie przekazywał do banku polecenie przelewu na rachunek Operatora kwoty należnego wynagrodzenia miesięcznego w terminie 21 dni po otrzymaniu od Operatora prawidłowo wystawionej faktury końcowej;

- 5) w przypadku stwierdzenia przez ZTM niezgodności przedstawionego przez Operatora zestawienia wozokilometrów z kartami drogowymi ZTM, bądź w przypadku zmiany uchybień w realizacji Umowy, Operator zobowiązany będzie do wystawienia faktury korygującej za dany miesiąc. Rozliczenie nastąpi w terminie 14 dni od dostarczenia do ZTM prawidłowo wystawionej faktury korygującej.
3. Operator oświadcza, iż jest/nie jest* czynnym podatnikiem podatku od towarów i usług.
4. Strony zgodnie postanawiają, iż do wszelkich rozliczeń wynikających z łączącej je Umowy wszelkie rozliczenia w tym faktury będą wystawiane na następujące dane:

Nabywca:

Miasto st. Warszawa
pl. Bankowy 3/5,00-950 Warszawa,
NIP: 525-22-48-481

Odbiorca i płatnik:

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

§ 10

1. Zabezpieczenie należytego wykonania umowy w wysokości PLN (..... złotych) zostało wniesione przez Operatora przed podpisaniem Umowy.
2. ZTM będzie upoważniony do pobrania z wniesionego przez Operatora zabezpieczenia należności przysługujących ZTM z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przez Operatora, w szczególności kar umownych i/lub odszkodowań w każdym przypadku, gdy:
- 1) Operator nie rozpocznie świadczenia usług przewozowych w terminie określonym w niniejszej Umowie,
 - 2) Operator zaprzestanie świadczenia usług przewozowych z wyjątkiem sytuacji gdy nastąpi to zgodnie z porozumieniem zawartym przez Strony,
 - 3) powstaną roszczenia uzasadniające odpowiedzialność odszkodowawczą Operatora,
 - 4) przysługujące ZTM należności, w szczególności z tytułu kar umownych uzasadniających obciążenie Operatora nie będą mogły być zaspokojone z 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. Po bezskutecznym upływie 14 dni od daty, w której zgodnie z postanowieniami ust. 2 powyżej powstał obowiązek uzupełnienia przez Operatora wysokości udzielonego zabezpieczenia do pełnej wymaganej wysokości, ZTM uprawniony będzie do uzupełnienia kwoty brakującego zabezpieczenia pobranej z wynagrodzenia należnego Operatorowi za usługi wykonane na rzecz Zamawiającego.

* niepotrzebne skreślić

§ 11

1. ZTM uprawniony jest do rozwiązania Umowy w trybie natychmiastowym i bez jej wypowiedzenia jeżeli:
 - 1) 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,
 - 2) w okresie trzech kolejnych miesięcy średnia arytmetyczna wskaźnika punktualności „P” Operatora będzie niższa niż 75%,
 - 3) liczba kursów wadliwych w jednym dniu przekroczy 50% rozkładowej dziennej liczby kursów,
 - 4) liczba kursów wadliwych w trzech dowolnych dniach w okresie miesiąca przekroczy 40% rozkładowej dziennej liczby kursów,
 - 5) Operator nie powiadomi ZTM o przejściowym (nie dłuższym niż 3 dni) wstrzymaniu świadczenia usług przewozowych (brak obsady przypisanej Operatorowi brygady planowanej do ruchu danego dnia),
 - 6) Operator nie będzie wykonywać zleconych usług przewozowych w minimalnym zakresie określonym w pkt 4) przez okres dłuższy niż kolejne 3 dni,
 - 7) Operator w terminie do dnia 15 stycznia 2018 r. lub w terminie 14 dni od daty otrzymania żądania ZTM nie przedstawi w ZTM dowodu potwierdzającego posiadanie ważnych na dany rok polis ubezpieczeniowych pokrywających wszystkie ryzyka określone w Umowie,
2. Operator może rozwiązać umowę za uprzednim jednomiesięcznym wypowiedzeniem, jeżeli ZTM przez okres kolejnych dwóch miesięcy pozostawał będzie w zwłoce z zapłatą wynagrodzenia przysługującego Operatorowi, a kwota zadłużenia z tego tytułu przekroczy wysokość 10.000 PLN (dziesięć tysięcy złotych) i ZTM pomimo udzielenia mu dodatkowego 14 dniowego terminu nie ureguluje wymagalnych wynagrodzeń należnych Operatorowi.
3. W razie zaistnienia istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie Umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia Umowy lub dalsze wykonywanie Umowy może zagrozić istotnemu interesowi bezpieczeństwa państwa lub bezpieczeństwu publicznemu, ZTM może odstąpić od Umowy w terminie 30 dni od powzięcia wiadomości o tych okolicznościach.
4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3, Operator może żądać wyłącznie wynagrodzenia należnego z tytułu wykonania części Umowy.

§ 12

W przypadku rozwiązania Umowy przez ZTM z przyczyn obciążających Operatora lub odstąpienia od Umowy z przyczyn obciążających Operatora, Operator zobowiązany będzie do zapłaty na rzecz ZTM kary umownej w wysokości 50.000 PLN (pięćdziesiąt tysięcy złotych).

§ 13

1. Operator odpowiada za wszelkie szkody powstałe w związku z wykonywaniem przez niego usług przewozowych stanowiących przedmiot Umowy.

2. W przypadku gdyby wobec Zamawiającego skierowane zostały jakiegokolwiek roszczenia osób trzecich powstałe w związku z usługami przewozowymi wykonywanymi przez Operatora, 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 Zamawiający zobowiązany zostałby do zaspokojenia roszczeń powstałych w związku z wykonywaniem przez Operatora usług przewozowych stanowiących przedmiot niniejszej Umowy, Operator niezwłocznie pokryje takie szkody lub zwróci na rzecz Zamawiającego wszelkie kwoty jakie zostały wypłacone osobom i podmiotom poszkodowanym.

§ 14

1. Operator zobowiązuje się:
 - 1) zachować w ścisłej tajemnicy wszelkie informacje w tym techniczne, technologiczne, ekonomiczne, finansowe, handlowe, prawne, organizacyjne, dane osobowe i inne otrzymane, powierzone bądź pozyskane do przetwarzania w związku z eksploatacją SPOzP niezależnie od ich formy, źródła i sposobu pozyskania, zwane w dalszej części Umowy „informacjami”,
 - 2) wykorzystywać informacje tylko i wyłącznie w celu realizacji Umowy lub w innych celach ściśle związanych z przedmiotem współdziałania Stron,
 - 3) zapewnić takie warunki przetwarzania, aby w czasie realizacji Umowy oraz po jej zakończeniu uniemożliwić osobom nieuprawnionym dostęp do informacji,
 - 4) ujawnić informacje jedynie tym pracownikom Operatora lub przedsiębiorstwom zależnym, kontrolowanym przez Operatora lub działającym na zlecenie Operatora, wobec których ujawnienie takie będzie uzasadnione i tylko w zakresie, w jakim odbiorca informacji musi mieć do nich dostęp dla celów realizacji Umowy, przy czym Operator ujawniając informacje zobowiąże te podmioty lub osoby do zachowania poufności w stopniu nie mniejszym niż określono w niniejszej Umowie,
 - 5) nie kopiować, nie powielać, ani w jakikolwiek inny sposób nie rozpowszechniać informacji lub jakiegokolwiek jej części, za wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezbędne do celów realizacji Umowy lub innych ściśle związanych z przedmiotem współdziałania Stron,
 - 6) zwrócić lub zniszczyć w terminie 7 dni od otrzymania pisemnego zażądania Zamawiającego, wszystkie dokumenty zawierające informacje wraz z kopiami oraz usunąć informacje z wszystkich nośników, oprogramowania i urządzeń wykorzystywanych do ich przetwarzania, zwłaszcza w przypadku ustania celu przetwarzania informacji; postanowienia tego ustępu nie dotyczą oprogramowania, na które została udzielona licencja; Operator będzie zobowiązany do przedstawienia pisemnego oświadczenia o zwrocie lub zniszczeniu wszystkich Informacji wymienionych powyżej,
 - 7) powiadomić Zamawiającego o wszelkich przypadkach naruszenia postanowień ust. 1 pkt 1)-6), a także umożliwić Zamawiającemu przeprowadzenia kontroli w zakresie przestrzegania przez Operatora postanowień ust. 1 pkt 1)-6).

2. Zobowiązania Operatora, określone w ust. 1 powyżej, nie będą miały zastosowania odnośnie jakiegokolwiek informacji bądź jej części przekazanej przez Zamawiającego, które:
 - 1) są opublikowane, znane lub podane do publicznej wiadomości bez naruszania postanowień niniejszej Umowy i przepisów prawa,
 - 2) zostały zgodnie z prawem przekazane przez osobę trzecią, bez naruszania jakichkolwiek zobowiązań o ich nieujawnianiu w stosunku do Stron niniejszej Umowy,
 - 3) zostaną ujawnione przez Operatora za uprzednią pisemną zgodą Zamawiającego,
 - 4) zostały ujawnione przez jedną ze Stron na podstawie przepisów obowiązującego prawa lub na żądanie uprawnionego organu lub sądu,
 - 5) zostały niezależnie opracowane przez Operatora, na podstawie innych informacji niż przekazane w ramach Umowy.
3. Operator ponosi odpowiedzialność za zabezpieczenie i zachowanie w tajemnicy Informacji.

§ 15

1. Zamawiający uprawniony jest do dochodzenia odszkodowania przewyższającego wysokość kar umownych i potrąceń wynagrodzenia z tytułu oceny jakości świadczonych usług zastrzeżonych w Umowie.
2. Wszelkie należności przysługujące Zamawiającemu z niniejszej Umowy, w szczególności kwoty naliczone tytułem kar umownych, Zamawiający może potrącać z płatności wynagrodzenia Wykonawcy, niezależnie od ich wymagalności.

§ 16

W sprawach nieuregulowanych w Umowie mają zastosowanie odpowiednie przepisy kodeksu cywilnego, prawa przewozowego, prawa zamówień publicznych oraz innych przepisów mających zastosowanie w sprawach wykonywania transportu drogowego i publicznego transportu zbiorowego.

§ 17

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:
 - 1) w przypadku zmian warunków ruchu drogowego lub w przypadku potrzeby wprowadzenia zmian wynikających z analiz oczekiwań pasażerów, Zamawiający dopuszcza możliwość zmian postanowień zawartej Umowy w zakresie zasad organizacji przewozów i zasad dokonywania oceny jakości funkcjonowania linii komunikacji zbiorowej obsługiwanych przez Operatora oraz obliczania i korygowania wynagrodzenia Operatora,

- 2) w przypadku zaistnienia nowych potrzeb przewozowych, Zamawiający dopuszcza możliwość zmian postanowień zawartej Umowy w zakresie harmonogramu wprowadzania wozów do ruchu oraz wycofywania wozów z ruchu, zarówno w zakresie terminów, jak też liczby wozów w grupie,
 - 3) jeżeli w trakcie realizacji Umowy na wniosek Zamawiającego 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 zaszyły wskazane okoliczności oraz wprowadzenie zmian jest konieczne i niezbędne dla prawidłowej realizacji zamówienia.

§ 18

1. Zmiany niniejszej umowy wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.
2. Integralną część Umowy stanowią załączniki:
 - 1) Załącznik nr 1 – Oferta Operatora,
 - 2) Załącznik nr 2 – Procedury przekazywania informacji przez Operatora i dokonywania uzgodnień z Zamawiającym oraz dopuszczenia autobusów,
 - 3) Załącznik nr 3 – Wymagania w stosunku do obsługi technicznej autobusów,
 - 4) Załącznik nr 4 – Zasady oceny i rozliczania autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM,
 - 5) Załącznik nr 5 i 5.1 – Zasady organizacji autobusowych przewozów pasażerskich w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM,
 - 6) Załącznik nr 6 – Wymagania wobec prowadzących pojazd,
 - 7) Załącznik nr 7 – Warunki i zasady sprzedaży biletów w pojazdach,
 - 8) Załącznik nr 8 – Wymagania techniczne w zakresie Systemu Okresowego Raportowania Parametrów Pracy Pojazdu, Rejestru obsady zadań przewozowych oraz Rejestru Pojazdów,
 - 9) Załącznik nr 9 – Zasady i ograniczenia dotyczące ekspozycji reklam w i na pojazdach świadczących usługi przewozowe na liniach nadzorowanych przez ZTM,
 - 10) Załącznik nr 10 – Zasady utrzymywania komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej autobusów,
 - 11) Załącznik nr 11 – Zakres obowiązków prowadzącego pojazd oraz zasady obsługi pasażerów ze szczególnym uwzględnieniem osób niepełnosprawnych,
 - 12) SIWZ, jej zmiany i modyfikacje.
 - 13) Rozkład jazdy linii 900

§ 19

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 lub ograniczenia zakresu wykonywania usług przewozowych stanowiących przedmiot Umowy.

§ 20

Umowa została sporządzona w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym egzemplarzu dla każdej ze Stron.

.....

Zamawiający

.....

Operator

Procedury dopuszczenia pojazdów do ruchu

Załącznik nr 2 do Umowy zawartej w dniu r.

wersja: 900.1
data: 2017-12-06

1. Procedura certyfikacji pojazdów zgłoszonych w formularzu ofertowym – uzyskiwania „Certyfikatu zgodności z wymogami technicznymi”

- 1.1. Nie później niż dwa dni robocze przed rozpoczęciem świadczenia usługi danym pojazdem, pojazd powinien uzyskać dopuszczenie Zamawiającego – „Certyfikat zgodności z wymogami technicznymi”.
- 1.2. Operator jest zobowiązany do przedstawienia Zamawiającemu z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem harmonogramu certyfikacji pojazdów uwzględniającego:
 - 1.2.1. możliwość prowadzenia certyfikacji wyłącznie w dni robocze,
 - 1.2.2. możliwość przeprowadzenia certyfikacji nie więcej niż pięć pojazdów dziennie,
 - 1.2.3. zachowanie wszystkich warunków opisanych w punkcie 1.
- 1.3. Certyfikacja pojazdów może się odbywać w uzgodnionym z Zamawiającym miejscu, jednak w odległości nie większej niż 30 km (mierząc w linii prostej) od siedziby Zamawiającego.
- 1.4. Operator zapewnia Zamawiającemu możliwość certyfikacji pojazdu w pomieszczeniu zabezpieczającym przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych.
- 1.5. Pojazdy przedstawione do certyfikacji powinny być gotowe do eksploatacji, tj.:
 - zgodne z SIWZ i formularzem ofertowym,
 - 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.
- 1.6. Dla każdego pojazdu zgodność pojazdu z wymaganiami jest oceniana na indywidualnej liście kontrolnej.
 - 1.6.1. W przypadku stwierdzenia pełnej zgodności pojazdu z SIWZ i złożoną ofertą, Zamawiający wystawia Certyfikat potwierdzający zgodę Zamawiającego na wykorzystywanie weryfikowanego pojazdu do wykonywania przedmiotu Umowy.
 - 1.6.2. W przypadku stwierdzenia niezgodności pojazdu z SIWZ i złożoną ofertą, pojazd nie uzyskuje Certyfikatu, co jest potwierdzane pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.
 - 1.6.3. W przypadku stwierdzenia innego rodzaju niezgodności, tj. możliwych do usunięcia w terminie do dwóch miesięcy, za porozumieniem stron możliwe jest uzyskanie warunkowo 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.
- 1.7. Certyfikat jest ważny w okresie obowiązywania umowy.
- 1.8. Zamawiający zastrzega sobie prawo żądania udostępnienia pojazdu i przeprowadzenia dodatkowej weryfikacji zgodności pojazdu z SIWZ i złożoną ofertą (poza wymienionym w punkcie 1.7 okresem).
 - 1.8.1. W wyniku certyfikacji przeprowadzonej w tym trybie, w przypadku stwierdzenia niezgodności pojazdu z SIWZ i złożoną ofertą, wydany Certyfikat zostaje cofnięty, co jest potwierdzane pisemnie. Ponowna certyfikacja jest możliwa po usunięciu niezgodności.

2. Procedury przekazywania informacji przez Operatora oraz dokonywania uzgodnień z Zamawiającym w okresie świadczenia usługi – wprowadzenie do ruchu pojazdu spoza formularza ofertowego

- 2.1. W przypadku, w którym w okresie obowiązywania Umowy Operator zamierza wprowadzić do eksploatacji pojazd spoza formularza ofertowego, występuje pisemnie do Zamawiającego z wnioskiem o dopuszczenie pojazdu i wydanie „Certyfikatu zgodności z wymogami technicznymi”.

- 2.2. Wnioskowany pojazd musi spełniać wszystkie wymagania określone w SIWZ i posiadać parametry nie gorsze niż pojazdy wskazane w formularzu ofertowym:
 - 2.2.1. w przypadku, gdy wprowadzany do eksploatacji pojazd ma zastąpić zgłoszony w formularzu ofertowym, pojazd wprowadzany musi posiadać parametry nie gorsze niż pojazd zastępowany,
 - 2.2.2. w przypadku, gdy wprowadzany do eksploatacji pojazd ma zwiększyć liczbę pojazdów rezerwowych Operatora, pojazd wprowadzany musi posiadać parametry nie gorsze niż pojazd z formularza ofertowego o najlepszych parametrach.
- 2.3. Operator jest zobowiązany do przedstawienia Zamawiającemu wniosku z co najmniej 7-dniowym wyprzedzeniem. Wniosek powinien zawierać:
 - wskazanie pojazdu z formularza ofertowego, który zostanie zastąpiony przez wprowadzany pojazd, jeżeli wprowadzany do eksploatacji pojazd ma zastąpić zgłoszony w formularzu ofertowym,
 - informacje i dokumenty potwierdzające spełnienie kryteriów oceny ofert przez wprowadzany pojazd.
- 2.4. Wniosek wraz z uzasadnieniem i dokumentami podlega weryfikacji pod kątem zgodności z SIWZ i złożoną ofertą.
 - 2.4.1. Zamawiający w ciągu 7 roboczych dni od otrzymania dokumentów dokonuje analizy parametrów i przekazuje Operatorowi potwierdzenie zgodności komplementacji pojazdu z SIWZ i złożoną ofertą.
 - 2.4.2. W przypadku powstania wątpliwości lub stwierdzenia niezgodności z SIWZ i złożoną ofertą, Zamawiający wzywa Operatora do wyjaśnień. Operator musi ustosunkować się do wezwania w ciągu 5 dni.
 - 2.4.3. W przypadku braku uzyskania potwierdzenia zgodności komplementacji z SIWZ i złożoną ofertą procedura wymieniona w punktach 2.4.1-2.4.2 jest powtarzana.
- 2.5. Po uzyskaniu zatwierdzenia – punkt 2.4, pojazd podlega dopuszczeniu i powinien uzyskać „Certyfikat zgodności z wymogami technicznymi”.
- 2.6. Certyfikacja odbywa się na zasadach opisanych w punktach 1.1-1.8.
- 2.7. Certyfikat zastępowanego pojazdu wygasa wraz z wystawieniem certyfikatu, o którym mowa w pkt. 1.6.1.

3. Procedury przekazywania informacji przez Operatora w okresie świadczenia usługi – zmiany danych pojazdów

- 3.1. W przypadku zmiany danych pojazdów, tj. nr rejestracyjnego, nr taborowego, Operator niezwłocznie, tj. najpóźniej w dniu pozyskania informacji o nowych danych, występuje do Zamawiającego z wnioskiem o wydanie zaktualizowanego Certyfikatu uwzględniającego zmienione dane.
- 3.2. Zamawiający przygotowuje i przekazuje Operatorowi zaktualizowany Certyfikat w ciągu 2 dni roboczych od dnia otrzymania informacji o zmianach. W tym czasie uprzednio wydany dokument pozostaje obowiązujący.
- 3.3. Wydanie zaktualizowanego Certyfikatu nie zmienia (nie wydłuża) terminu ważności Certyfikatu.

4. Procedury przekazywania informacji przez Operatora w okresie świadczenia usługi – wycofanie pojazdu z eksploatacji (świadczenia usługi pojazdem)

- 4.1. W przypadku, w którym w okresie obowiązywania Umowy Operator zamierza wycofać z eksploatacji pojazd, występuje pisemnie do Zamawiającego z informacją o wycofaniu pojazdu.
- 4.2. Informacja powinna zawierać dane pojazdu, tj. nr rejestracyjny i nr taborowy, przyczynę wycofania pojazdu oraz datę wycofania.
- 4.3. Informacja powinna być przekazana do Zamawiającego nie później niż dzień przed wycofaniem pojazdu z eksploatacji.

- 4.4. Operator w momencie wycofania pojazdu z obsługi linii ZTM jest zobowiązany do usunięcia wszelkich oznaczeń identyfikujących pojazd wymienionych w Księdze identyfikacji wizualnej pojazdów obsługujących linie organizowane przez Zarząd Transportu Miejskiego. W szczególności należy usunąć elementy identyfikacji m.st. Warszawy, oznaczenia taborowe, informacje taryfowe i przepisowe.
- 4.5. Oznaczenia, o których mowa w punkcie 4.4, powinny być usunięte również w przypadku wycofania pojazdów z eksploatacji po zakończeniu obowiązywania Umowy.

Wymagania w stosunku do obsługi technicznej pojazdów

Załącznik nr 3 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Proces obsługi codziennej pojazdu (OC)

- 1.1. Proces obsługi codziennej pojazdu, wykonywanej każdorazowo przed rozpoczęciem realizacji zadań przewozowych, obejmuje:
 - 1.1.1. kontrolę stanu wyposażenia i systemów pokładowych (m.in. oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego, SPOzP i innych systemów elektronicznych),
 - 1.1.2. podstawową kontrolę stanu technicznego, stanu poszycia i ogólnej estetyki pojazdu,
 - 1.1.3. sprzątnięcie pojazdu (zamiatanie lub mycie powierzchni podłogi, usuwanie zanieczyszczeń) na stanowisku sprzątnięcia wewnętrznego,
 - 1.1.4. mycie zewnętrznych poszyci pojazdu na stanowisku automatycznej myjni mechanicznej.

**Zasady oceny i rozliczania
autobusowych przewozów pasażerskich
w zbiorowej komunikacji miejskiej
nadzorowanej przez ZTM**

Załącznik nr 4 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Zasady dokonywania oceny jakości funkcjonowania linii komunikacji zbiorowej obsługiwanych przez Operatora oraz naliczania wynagrodzenia Operatora

- 1.1. Wynagrodzenie za usługi przewozowe realizowane na podstawie Umowy przysługuje Operatorowi wyłącznie za wozokilometry wykonane przez autobusy Operatora udostępnione dla pasażerów:
 - a) w pełnych kursach bez przerw w ruchu,
 - b) w częściach kursów wadliwych niezależnie od przyczyny wadliwości, pod warunkiem wykonania ich zgodnie z rozkładem,
 - c) na odcinkach tras zleconych przez ZTM (realizowanych również jako PTR).
- 1.2. Wynagrodzenie za wozokilometry autobusu naprawionego lub rezerwowego, albo włączonego do ruchu po przerwie spowodowanej np. niedyspozycją kierowcy przysługiwać będzie Operatorowi i dopiero od momentu włączenia się autobusu do ruchu w czasie i punkcie przewidzianym w rozkładzie jazdy. Dopuszczalną granicą opóźnienia jest nie wyprzedzenie autobusu przez następną brygadę.
- 1.3. Wynagrodzenie Operatora za wozokilometry autobusowe wykonywane na stałych trasach rozkładowych oblicza się na podstawie przeprowadzanego przez ZTM 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.
- 1.4. W przypadku wprowadzenia czasowych zmian w komunikacji miejskiej na wniosek jednostek zewnętrznych trwających:
 - 1.4.1. dłużej niż jeden miesiąc – wówczas 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 danym zleceniem zmian w komunikacji miejskiej.
 - 1.4.2. krócej niż jeden miesiąc – wówczas Operator przekazuje do 5 dni po zakończeniu obowiązywania Zlecenia zmiany, informacji wyszczególnionych w pkt 1.4.1 a) i b).

2. Ocena jakości wykonania usług przewozowych

- 2.1. W celu dokonywania oceny jakości usług przewozowych wykonywanych przez Operatora (badanie zawodności i punktualności) oraz określenia liczby wadliwych kursów, Operator obowiązany jest do terminowego i rzetelnego wypełniania kart drogowych odrębnie dla każdego kursu, w szczególności:
 - a) dokonywania wpisów o wykonaniu kursu dopiero po jego zakończeniu i nie później niż przed rozpoczęciem następnego kursu,
 - 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) dokonywania wpisów o każdej awarii lub uszkodzeniu autobusu lub wyposażenia,
 - g) wystawiania kart drogowych oddzielnie dla każdej brygady.
- 2.2. Jakość usług przewozowych wykonywanych przez Operatora na podstawie Umowy jest oceniana przez ZTM i wpływa na wysokość wynagrodzenia Operatora.
- 2.3. Ustala się następujące wskaźniki jakości usług przewozowych wykonywanych przez Operatora na podstawie Umowy:
 - 2.3.1. Wskaźnik zawodności kursowania pojazdu na linii komunikacyjnej „N”, który stanowi stosunek liczby kursów wadliwych w danym miesiącu do łącznej rozkładowej liczby kursów w tym miesiącu, z uwzględnieniem wszystkich zmian doraźnych.
 - 2.3.1.1. Uwzględniając definicje zawarte w pkt. 1 Załącznika nr 4 do Umowy za kurs wykonany prawidłowo uznaje się kurs wykonany w całości zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy lub otrzymanym od ZTM zleceniem. W kursie

tym dopuszcza się przyspieszenie przyjazdu na kraniec nie więcej niż 5 minut i opóźnienie nie więcej niż 60 minut w stosunku do rozkładu jazdy.

2.3.1.2. Za kurs wadliwy uważa się:

- a) każdy kurs, w którym nastąpiła przerwa w ruchu, w wyniku której pasażerowie opuścili autobus (mimo zrealizowania go w ramach rozkładowego czasu),
- b) każdy kurs niewykonany w ramach liczby przewidzianej rozkładem jazdy,
- c) każdy kurs niewykonany w pełni (z wyjątkiem kursów zawieszonych przez ZTM),
- d) każdy kurs niespełniający wymogów określonych w pkt. 2.3.1.1,
- e) każdy kurs, w którym nastąpiło zatrzymanie lub wyłączenie autobusu z ruchu albo opóźnienie rozkładowe będące skutkiem naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierowcę autobusu,
- f) każdy kurs, 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.

2.3.1.3. Z zakresu podanego w pkt. 2.3.1.2. wyłącza się przypadki, gdy:

- a) kurs nie został wykonany z powodu wycofania autobusu do obsługi innej linii w ramach zmian doraźnych oraz kursu zjazdowego nie wykonanego w wyniku zastosowania się do dyspozycji ZTM, o których mowa w pkt. 1.6 c) i d) Załącznika nr 5 do Umowy,
- b) w kursie nastąpiło jedno z poniższych zdarzeń:
 - dewastacja pojazdu wynikała z przyczyn niezależnych od Operatora,
 - incydent zagrażający bezpieczeństwu pasażerów lub ruchu (np. awantura, bójka, kradzież, zanieczyszczenie autobusu, zgon, choroba),
 - każdy kurs, 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 fakcie,
 - kolizja lub wypadek w ruchu drogowym,
 - zatrzymanie ruchu autobusów spowodowane niezależną od Operatora sytuacją (np. wypadek obcych pojazdów, awaria, prace drogowe, zatrzymanie do kontroli drogowej),
 - 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 (tj. nie później niż w ciągu 10 minut od chwili ich ujawnienia) zgłoszenia do ZTM.
- c) jeżeli w kursie wystąpi przyspieszenie przyjazdu na kraniec nie więcej niż 5 minut lub opóźnienie nie więcej niż 60 minut w stosunku do rozkładu jazdy Zamawiający może traktować go jako kurs wadliwy usprawiedliwiony – w zależności od przyczyny powstania odchyłki,
- d) gdy Operator nie ma możliwości prawidłowego wykonania kursu następującego po kursie, w którym wystąpiło jedno ze zdarzeń opisanych w ppkt. b), ponieważ jego zaistnienie miało miejsce w ciągu jego ostatnich 15 rozkładowych minut.

2.3.1.4. 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.

2.3.1.5. W każdym przypadku ujawnienia okoliczności wymienionych w pkt. 2.3.1.3 b) oraz na żądanie ZTM, w przypadkach wymienionych w pkt. 1.8.1 Załącznika nr 5 do Umowy 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 informacyjną 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 ZTM może zakwalifikować zdarzenie, jako zawinione przez Operatora i nie stanowiące podstawy dla uznania kursu za wykonany prawidłowo.

- 2.4. 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.
- 2.5. Jako punktualny traktuje się odjazd, który ma miejsce nie wcześniej niż 1 i nie później niż 3 minuty po zaplanowanej rozkładem jazdy godzinie.
- 2.6. Kontrola punktualności odbywa się w punktach wymienionych w rozkładach jazdy dla kierujących przekazywanych przez ZTM.

3. Zasady obniżania wynagrodzenia Operatora:

- 3.1. Ustala się następujące zasady obniżania wynagrodzenia Operatora:
- 3.1.1. Obniżenie z tytułu oceny zawodności – F_n , jako kwota potrąceń za kurs wadliwy liczona według wzoru:

$$F_n = E \times k_n$$

gdzie:

E = należność za wykonane w danym miesiącu wozokilometry

k_n = współczynnik stosowanego potrącenia obliczany na podstawie tabeli:

N [%]	k_n [%]
0 - 0,5000	0,00
0,5001 - 25,5000	$4 \times N - 2$
25,5001 - 100,0000	100,00

gdzie:

N = udział kursów wadliwych w łącznej liczbie kursów rozkładowych w danym miesiącu z uwzględnieniem wszystkich zmian doraźnych.

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

- 3.1.2. Obniżenie z tytułu oceny punktualności – F_p
- 3.1.2.1. 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 trzech klas swobody ruchu. Poza tymi godzinami oraz w niedziele i święta wszystkie linie traktowane są jako posiadające dużą swobodę ruchu.
- 3.1.2.2. Ponadto:
- 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.

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

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

dla $N_D + N_S + N_M \leq N_O$

$$P' = 0\%$$

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),
N₀ - 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:

a) 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			
I-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

b) dla linii o średniej swobodzie ruchu

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

gdzie:

j = różnica w minutach (przyspieszenia ze znakiem "+", opóźnienia ze znakiem "-");

n_j^S = liczba przypadków danej odchyłki;

w_j^S = współczynnik korygujący:

Współczynniki obowiązujące w miesiącach			
I-V, 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

c) dla linii o małej swobodzie ruchu

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

gdzie:

j = różnica w minutach (przyspieszenia ze znakiem "+", opóźnienia ze znakiem "-");

n_j^M = liczba przypadków danej odchyłki;

w_j^M = współczynnik korygujący;

Współczynniki obowiązujące w miesiącach			
I-V, 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

3.1.2.4. F_p - kwota potrąceń z tytułu punktualności liczona według wzoru:

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

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%.

3.2. 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 wkm na podstawie wykonania (z wyłączeniem kursów 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.

4. **Katalog uchybień w realizacji postanowień Umowy – wynagrodzenie Operatora będzie pomniejszone o następujące wielokrotności Stawki:**

L.p.	Grupa uchybień	Współczynnik przeliczenia stawki	Rodzaj uchybień	Sposób naliczenia
4.1.	O1	150	Nieprzekazanie w wymaganym terminie dokumentacji rozliczeniowej , tj.: protokołu wykonania usług, kart drogowych oraz wymaganych faktur lub Niezgodność ze stanem faktycznym dokumentacji sprawozdawczej, dotyczącej wykonywanych usług, sporządzonej przez Operatora	za każdy przypadek
4.2.	ST1	40	Rażące uchybień w stanie technicznym i estetyce pojazdów, w szczególności; a) uszkodzenia poszycia i powłok lakierniczych (w przypadku uszkodzeń powstałych w wyniku kolizji po 15 dniach roboczych od ich powstania) b) skorodowane elementy nadwozia i wnętrza pojazdu, c) nieusunięte z przedziału pasażerskiego pojazdu śmieci, d) nieusunięcie zabrudzeń wnętrza pojazdu,	za każdy przypadek skierowania pojazdu do ruchu

			<ul style="list-style-type: none"> e) wyjazd na trasę autobusu z siedzeniami zamoczonymi wodą lub innymi płynami, f) zewnętrzne zanieczyszczenie karoserii pojazdu, g) brak numerów taborowych w ustalonych miejscach lub nieczytelny numer taborowy (każdy element traktowany jest jako osobny przypadek), h) brak pojemnika (skrzynki) na materiały informacyjne, brak ramki A3 na plakaty informacyjno-promocyjne, brak ramki A2 na materiały informacyjne, brak uchwytów na plakaty informacyjne lub brak uchwytów na zastępczą informację liniową, i) brak możliwości zgrania obrazu z SMW autobusu, j) niedokonanie automatycznej transmisji danych pomiędzy autobusami a Centrum SPOzP w terminach określonych przez Zamawiającego. 	
4.3.	ST2	15	<p>Niewłaściwy stan techniczny autobusu, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) uszkodzone elementy wyposażenia autobusów (np. urwane poręcze), b) uszkodzona funkcja tzw. przykłąku pojazdu, brak możliwości otwarcia rampy dla wózka inwalidzkiego lub uszkodzenie rampy uniemożliwiające wjazd/wyjazd wózka z pojazdu, niesprawność układu sygnalizacji konieczności użycia rampy, c) brak lub niewystarczające oświetlenie w przedziale pasażerskim od zmroku do świtu (nie dotyczy przedniej prawej lampy w przedziale pasażerskim), d) niesprawność układu sterowania drzwiami pasażerskimi, w tym jego poszczególnych elementów, włączając przyciski sygnalizacji „na żądanie”, e) niesprawność układu otwierania drzwi przez pasażerów, w tym jego poszczególnych elementów, f) niesprawność mechanizmu automatycznego ponownego otwarcia lub tzw. blokady przystankowej, g) niesprawność systemu łączności radiowej pomiędzy między kierowcą i Dyżurnym ZTM, h) niesprawność systemu nagłośnieniowego. 	za każde rozpoczęte 60 minut kursowania pojazdu, w którym stwierdzono jedno z uchybień
4.4.			<p>Kasownik nie zapewnia prawidłowego skasowania/aktywowania biletu, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) brak komunikacji kasownika z kartami zbliżeniowymi lub brak zapisu na karcie właściwych danych, b) nieprawidłowa obsługa biletów magnetycznych przez kasownika tzn. brak oznaczenia biletu trwałym, czytelnym nadrukiem przy pierwszym skasowaniu lub brak zakodowania właściwej, czytelnej informacji na pasku magnetycznym), c) uszkodzony wyświetlacz kasownika d) zabrudzony wyświetlacz kasownika w stopniu uniemożliwiającym odczyt informacji, e) uszkodzona lub brudna szczelina biletowa kasownika. 	za każde rozpoczęte 60 minut kursowania pojazdu, w którym stwierdzono uchybienie
4.5.			Brak lub niesprawność systemów określonych w par. 5 pkt. 9 g) Umowy.	za każde rozpoczęte 60 minut kursowania pojazdu,

				w którym stwierdzono uchybienie
4.6.			Niesprawność Komputera Pojazdowego lub nieprzekazanie danych zarejestrowanych przez Komputer	za każde rozpoczęte 60 minut kursowania pojazdu, w którym stwierdzono uchybienie
4.7.			Niezapewnienie komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej, opisanego w Załączniku nr 10 do Umowy.	za każde rozpoczęte 60 minut kursowania pojazdu, w którym stwierdzono uchybienie
4.8.	SP	50	<p>Niesprawność instalacji pokładowej SPOzP, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) autobus nie posiada zamontowanych wszystkich przewidzianych dla tego typu taboru kasowników, b) system SPOzP jest całkowicie wyłączony lub zdemontowany, c) dane wprowadzone do sterownika pokładowego lub kasowników (numer taborowy, numer linii, numer brygady) są niezgodne z rzeczywistymi oznaczeniami danego autobusu, d) nieaktualna wersja plików konfiguracyjnych, e) nieprawidłowy czas wskazywany przez kasowniki lub sterownik (z tolerancją ± 1 minuty względem czasu rzeczywistego), f) brak zasilania kasowników w autobusie, g) brak stałego połączenia kasowników ze sterownikiem, w szczególności nie dopuszczalne jest występowanie objawów stałego lub okresowego zaniku zasilania któregośkolwiek z kasowników lub utraty łączności sterownika z którymkolwiek z kasowników, h) informacje o alarmach na wyświetlaczu sterownika. 	za każde rozpoczęte 60 minut kursowania pojazdu, w którym stwierdzono uchybienie

4.9.	OZ	10	<p>Oznakowanie niezgodne z wymaganiami Zamawiającego; w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) brak możliwości odczytania informacji, np. brudna szyba, zasłonięta tablica (każdy element jest traktowany jako osobny przypadek); b) niesfunkcjonowanie, nieczytelność lub nieprawidłowe funkcjonowanie wyświetlaczy zewnętrznych lub wewnętrznych stanowiących element Systemu Informacji Liniowej (każdy wyświetlacz jest traktowany jako osobny przypadek); c) funkcjonowanie wyświetlaczy Systemu Informacji Liniowej w oparciu o nieaktualny opis funkcjonalności SIL; d) niesfunkcjonowanie lub wadliwe funkcjonowanie informacji głosowej stanowiącej element Systemu Informacji Liniowej, np. niewygaszane zapowiedzi przystanków, zapowiedzi wygaszane w błędny sposób, zapowiedzi wygaszane niezgodnie z wytycznymi ZTM; e) niezrealizowanie lub nieprawidłowa realizacja zlecenia ZTM w zakresie umieszczania w autobusie dodatkowego oznakowania; f) brak oświetlenia tablic (każda tablica jest traktowana jako osobny przypadek); g) niewłaściwe umieszczenie tablic liniowych w uchwytach; h) brak oznakowania zastępującego niesprawny wyświetlacz zewnętrzny; i) umieszczenie tablic w niewłaściwym miejscu w autobusie; j) używanie tablic liniowych o niewłaściwej treści; k) wykonywanie przejazdu autobusem oznakowanym liniowo poza wyznaczoną rozkładem jazdy trasą i czasem kursowania; l) brak lub niewłaściwa realizacja dyspozycji wydanych przez ZTM w zakresie umieszczania informacji, plakatów, ulotek itp.; m) brak, nieczytelność lub nieaktualność wymaganych przez ZTM informacji w postaci stałych naklejek w autobusie oraz ekspozycja niezgodna z wytycznymi ZTM (każda naklejka jest traktowana jako osobny przypadek); n) brak lub nieczytelna tabliczka z oznaczeniem zadania przewozowego (tzw. brygady); o) brak lub niezgodne z wytycznymi ZTM oflagowanie autobusu. 	za każde rozpoczęte 60 minut kursowania pojazdu, w którym stwierdzono uchybienie – za każdy przypadek
4.10.	ZL	2	<p>Niewykonanie wozokilometrów w kursach uznanych za wadliwe, za wyjątkiem zdarzeń losowych nie będących awariami taboru lub nie wynikającymi z braku zapewnienia odpowiedniej obsady (kierowca-tabor), przy których w okresie 60 min od zdarzenia dla operatora na reakcję = podstawienie rezerwy uchybienie nie będzie naliczane.</p>	za każdy niewykonany kilometr
4.11.	NW	100	<p>Każdy przypadek stwierdzenia braku zatrudnienia na umowę o pracę kierowcy świadczącego usługi na rzecz Operatora w okresie obowiązywania Umowy.</p>	za każdy przypadek
4.12.			<p>Brak lub niezgodność wymaganych ubezpieczeń;</p>	za każdy przypadek

4.13.			Brak lub niezgodność ze stanem faktycznym licencji, zezwoleń, zgód	za każdy przypadek
4.14.			Brak utrzymania bezpośredniej łączości radiowej z ZTM;	za każdy dzień
4.15.			Brak utrzymania stanu wszystkich zgłoszonych w formularzu ofertowym pojazdów posiadających Certyfikat zgodności z wymogami technicznymi;	za każdy dzień
4.16.			Nieuwzględnianie wprowadzanych przez ZTM zmian stałych, okresowych i doraźnych oraz niestosowanie się do poleceń Nadzoru Ruchu i Centrali Ruchu ZTM lub Brak niezwłocznego powiadomienia o przeszkodach w świadczeniu usług lub Uniemżliwianie przeprowadzenia kontroli ;	za każdy przypadek
4.17.			Nieprawidłowa współpraca z pracownikami ZTM lub podmiotami działającymi na zlecenie ZTM: a) nieuprawnione ogłaszanie rozpoczęcia kontroli biletów przez prowadzącego pojazd, b) udzielanie komentarzy na temat wykonywanych czynności przez kontrolera biletów lub pracownika służby zabezpieczenia ruchu, c) udzielenie błędnych informacji w zakresie przepisów prawa, tj. ustaw szczególnych dotyczących przewozu osób i bagażu, regulaminów porządkowych i Regulaminu przewozu, d) odmowa udzielenia informacji w zakresie punktualności kursowania, trasy kontrolowanego pojazdu.	za każdy przypadek
4.18.			Niewłaściwa realizacja wymogów dot. załatwiania skarg, wniosków i reklamacji pasażerów;	za każdy przypadek
4.19.			Umieszczenie reklamy i/lub ogłoszenia na lub w autobusach z naruszeniem zasad określonych w Załączniku nr 9 do Umowy.	za każdy przypadek
4.20.			Nieprawidłowe prowadzenie Rejestru Pojazdów lub Rejestru Pracowników Operatora (m.in. brak aktualizacji danych, nieterminowe aktualizowanie danych, nieprawidłowe dane)	za każdy przypadek
4.21.	BS	30	Brak możliwość zakupu i/lub brak prowadzenia sprzedaży biletów.	za każde rozpoczęte 60 minut kursowania pojazdu, w którym stwierdzono uchybienie
4.22.			Sprzedaż biletów niezgodnych z obowiązującą Taryfą.	
4.23.	BS1	50	Brak przekazania w terminie wymaganych kompletnych danych o prowadzonej w pojazdach sprzedaży biletów lub brak zwrotu biletu zatrzymanego w kasowniku.	za każdy przypadek
4.24.	BS2	15	Brak dostępu do systemu raportującego sprzedaż biletów w automatach powyżej dwóch godzin;	za każdą rozpoczęte 60 minut braku dostępu
4.25.	WY	30	Nieprzestrzeganie przez kierowców przepisów Regulaminu przewozu , w tym niepodjęcie interwencji w sytuacji gdy w autobusie znajdują się osoby zagrażające bezpieczeństwu,	za każdy przypadek

			porządkowi lub wywołujące uczucie odrazy.	
4.26.			Praca pod wpływem substancji niedozwolonych.	
4.27.			Nie zatrzymanie się na przystanku wyznaczonym w rozkładzie jazdy.	
4.28.			Nie zatrzymanie się na przystanku warunkowym „na żądanie” w przypadku sygnalizacji przez pasażera.	
4.29.			Niestosowanie się do postanowień Załącznika nr 11 do Umowy, nieuwzględnionych w innych uchybieniach , w szczególności: a) uniemożliwienie wyjścia lub wejścia pasażerom (np. przez nieotwarcie wszystkich drzwi lub uniemożliwienie otwarcia drzwi przez pasażerów a także odbywanie postoju na krańcu poza przystankiem dla wsiadających – nie dotyczy postoju na krańcach określonych przez ZTM lub sytuacji wynikających z rozkładu jazdy), b) zatrzymanie autobusu w odległości większej niż 200 mm od krawężnika przystanku (z wyjątkiem przypadków, w których sytuacja drogowa, geometria zatoki lub stan nawierzchni uniemożliwiają spełnienie tego wymogu), c) obsługa przystanku zrealizowana jako trzeci pojazd w kolejności (z dwoma autobusami poprzedzającymi) bez ponownego zatrzymania w czole przystanku (z wyjątkiem przypadków, gdy przystanek jest oznaczony napisem „potrójny przystanek”), d) nie włączenie funkcji tzw. przykłąku lub brak otwarcia rampy dla wózka w przypadku żądania pasażera, a w szczególności osoby niepełnosprawnej.	
4.30.			Odjazd z przystanku lub jazda pomiędzy przystankami z otwartymi drzwiami .	
4.31.			Przewożenie osób postronnych w kabinie prowadzącego pojazd.	
4.32.			Niewykonanie lub niewłaściwe wykonanie poleceń wydanych przez służbę nadzoru ruchu.	
4.33.			Palenie tytoniu lub e-papierosa w autobusie lub na przystanku.	
4.34.			Korzystanie z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w ręku.	
4.35.			Zanieczyszczenie pojazdu spowodowane przez kierowcę.	
4.36.			Niezastosowanie się przez kierowcę do przepisów ruchu drogowego skutkujące zablokowaniem przejazdu dla pojazdów komunikacji miejskiej.	
4.37.			Brak lub nierzetelnie wypełniona karta drogowa przez kierowcę	
4.38.			Strój prowadzącego pojazd niezgodny z wymogami	
4.39.	KZB	80	Stwierdzone przez pracownika ZTM w momencie lub w ciągu 10 dni od wystąpienia wykroczenia udokumentowane zawinione zachowanie kierowcy skutkujące zagrożeniem bezpieczeństwa pasażerów lub innych uczestników ruchu drogowego.	za każdy przypadek
4.40.	STM1	100	Odmowa udostępnienia obrazu z Systemu Monitoringu Wizyjnego ze wskazanego okresu	za każdy przypadek odmowy realizacji zamówienia
4.41.	STM2	50	Przekazanie niepełnego obrazu (brak widoku z jednej z kamer)	za każdy przypadek wadliwej realizacji

				zamówienia
--	--	--	--	------------

5. Ostateczna wysokość wynagrodzenia należnego Operatorowi

- 5.1. Ostateczna wysokość wynagrodzenia należnego Operatorowi w każdym miesiącu rozliczeniowym „K” ustalana jest z zastosowaniem wzoru:

$$K = E - (F_n + F_p + U)$$

gdzie:

U = suma kwot nienależnych, naliczonych w miesiącu rozliczeniowym, stanowiąca iloczyn liczby przypadków uchybień, współczynników przeliczenia stawki i stawki bazowej za wozokilometr

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

$$E = E_1 + E_2 + E_r$$

gdzie:

E_1 = aktualna stawka bazowa × wykonana liczba wkm autobusami określonymi w §1 Umowy

E_2 = aktualna stawka zastępcza × wykonana liczba wkm autobusami, na które Operator otrzymał zgodę zgodnie z § 4 pkt 2 Umowy

E_r = 0,25 × aktualna stawka bazowa dla autobusu ustalona zgodnie z postanowieniami § 4 Umowy × liczba minut wykonanych zgodnie z pkt. 1.3.2 Załącznika nr 5 do Umowy

- 5.2. 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:
- 5.2.1. liczbę wozokilometrów płatnych wykonanych zgodnie z planem rozkładowym w podziale na płatne wg stawki bazowej i stawki zastępczej,
 - 5.2.2. liczbę wozokilometrów wykonanych poza planem rozkładowym na zlecenie ZTM,
 - 5.2.3. liczbę minut wykonanych zgodnie z wymogami pkt. 1.3.2 Załącznika nr 5 do Umowy
 - 5.2.4. liczbę wykonanych kursów,
 - 5.2.5. liczbę i wykaz kursów wadliwych zgodnie z ustaleniami załącznika,
 - 5.2.6. liczbę i wykaz niezgodnej z rozkładem jazdy obsady brygad (NT).

**Zasady organizacji
autobusowych przewozów pasażerskich
w zbiorowej komunikacji miejskiej
nadzorowanej przez ZTM – realizacja Trybu
Sterowania Bezpośredniego**

Załącznik nr 5.1 do Umowy zawartej w dniu r.

wersja: 900.1

data: 2017-12-06

1. Realizacja trybu sterowania bezpośredniego (TSB) z poziomu ekspedycji lub posterunku nadzoru ruchu

- 1.1. W przypadku obsługi linii przez więcej niż jednego operatora ZTM wyznacza odpowiedzialnego za prowadzenie TSB na tej linii w całości. Służby i kierowcy pozostałych operatorów mają obowiązek bezwzględnego podporządkowania się poleceniom operatora wyznaczonego przez ZTM.
- 1.2. Dla linii ekspediowanych z dwóch krańców TSB prowadzi ekspedycja, która jako pierwsza wprowadza tryb (wiodąca) w uzgodnieniu z ekspedycją z drugiej strony (podległa). Ocena przeprowadzenia TSB prowadzona jest w stosunku do działań obu uczestniczących w nim ekspedycji traktowanych jako jeden przypadek trybu.
- 1.3. Warunkiem koniecznym dla wprowadzenia TSB jest przyjazd z trasy linii brygady na kraniec co najmniej 5 minut po rozkładowym czasie jej odjazdu, przy czym opóźnienie tej brygady wynika z warunków drogowych na trasie linii. Decyzja o wprowadzeniu TSB przekazywana jest przez ZTM niezwłocznie wszystkim Operatorom obsługującym linie objęte TSB ze wskazaniem zakresu obowiązków poszczególnych Operatorów.
- 1.4. Służby Spółki mają obowiązek bezwzględnego podporządkowania się poleceniom pracownika wyznaczonego do prowadzenia TSB.
- 1.5. W okresie stosowania TSB należy w miarę możliwości zapewnić kierowcom prowadzącym autobusy, co najmniej 5 minut postoju na krańcu.
- 1.6. 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.
- 1.7. 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. Przy podejmowaniu decyzji o skrócie w trakcie TSB nie jest wymagana zgoda Dyżurnego ZTM.
- 1.8. Za zgodą Dyżurnego ZTM w ramach realizacji TSB możliwe jest zwiększenie liczby brygad w oparciu o pojazdy rezerwy czynnej.
- 1.9. W przypadku realizacji TSB przez dany posterunek na więcej niż jednej linii, w celu zachowania regularności kursowania możliwe jest dokonywanie przerzutów brygad pomiędzy liniami.
- 1.10. W TSB odjazdy z krańca nie powinny odbywać się częściej niż przewiduje to rozkład jazdy linii.
- 1.11. Dodatkowe odjazdy pozarozkładowe powinny odbywać się w pół częstotliwości pomiędzy brygadami realizującymi odjazdy zgodne z przystankowym rozkładem jazdy. Od tej reguły mogą być stosowane odstępstwa w następujących przypadkach:
 - a) gdy wystąpiła długa przerwa w kursowaniu linii na kierunku znacznie obciążonym pasażerami, np. dwóch, trzech kolejnych rozkładowych odjazdów,
 - b) gdy opóźnienia są coraz mniejsze i odjazdy częściej niż przewiduje rozkład jazdy pozwolą na prawidłowe rozpoczęcie kursu z przeciwległych krańców. Dodatkowe odjazdy pozarozkładowe powinny odbywać się w pół częstotliwości pomiędzy brygadami realizującymi odjazdy zgodnie z przystankowym rozkładem jazdy.
- 1.12. TSB ulega zakończeniu po punktualnym przyjeździe i odjeździe dwóch kolejnych brygad.

2. Realizacja trybu sterowania bezpośredniego (TSB) z poziomu Centrali Ruchu.

- 2.1. TSB i decyzje podjęte w ramach realizacji TSB dotyczą wszystkich brygad linii bez względu na ich lokalizację na trasie linii.
- 2.2. Warunkiem koniecznym dla wprowadzenia TSB jest opóźnienie co najmniej dwóch brygad w dowolnym miejscu trasy, skutkujące prognozowanym przyjazdem na kraniec co najmniej 5 minut po rozkładowym czasie odjazdu, przy czym opóźnienie tych brygad wynika z warunków drogowych na trasie linii.
- 2.3. W przypadku realizacji TSB na linii współdzielonej z Operatorami zewnętrznymi do komunikacji z kierowcami spoza MZA wykorzystuje się łączność radiową ZTM.
- 2.4. W okresie stosowania TSB należy w miarę możliwości zapewnić kierowcom prowadzącym autobusy, co najmniej 5 minut postoju na krańcu.
- 2.5. 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.
- 2.6. 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. Przy podejmowaniu decyzji o skrócie w trakcie TSB nie jest wymagana zgoda Dyżurnego ZTM.
- 2.7. W przypadku skumulowania się na trasie dwóch lub więcej brygad, dopuszcza się skrót jednej z tych brygad w trasie pod warunkiem, że ewentualna lokacja pasażerów do nieskracanej brygadzie będzie możliwa.
- 2.8. Za zgodą Dyżurnego ZTM w ramach realizacji TSB możliwe jest zwiększenie liczby brygad w oparciu o pojazdy rezerwy czynnej.
- 2.9. W przypadku realizacji TSB przez dany posterunek na więcej niż jednej linii, w celu zachowania regularności kursowania możliwe jest dokonywanie przerzutów brygad pomiędzy liniami.
- 2.10. W TSB odjazdy z krańca nie powinny odbywać się częściej niż przewiduje to rozkład jazdy linii.
- 2.11. Dodatkowe odjazdy pozarozkładowe powinny odbywać się w pół częstotliwości pomiędzy brygadami realizującymi odjazdy zgodne z przystankowym rozkładem jazdy. Od tej reguły mogą być stosowane odstępstwa w następujących przypadkach:
 - a) gdy wystąpiła długa przerwa w kursowaniu linii na kierunku znacznie obciążonym pasażerami, np. dwóch, trzech kolejnych rozkładowych odjazdów,
 - b) gdy opóźnienia są coraz mniejsze i odjazdy częściej niż przewiduje rozkład jazdy pozwolą na prawidłowe rozpoczęcie kursu z przeciwnych krańców. Dodatkowe odjazdy pozarozkładowe powinny odbywać się w pół częstotliwości pomiędzy brygadami realizującymi odjazdy zgodnie z przystankowym rozkładem jazdy.
- 2.12. TSB ulega zakończeniu po punktualnym przyjeździe i odjeździe dwóch kolejnych brygad ze wszystkich krańców linii pod warunkiem, że pozostałe brygady na trasie linii realizują przejazd punktualnie.

**Zasady organizacji
autobusowych przewozów pasażerskich
w zbiorowej komunikacji miejskiej
nadzorowanej przez ZTM**

Załącznik nr 5 do Umowy zawartej w dniu r.

wersja: 900.1

data: 2017-12-06

1. Zasady ustalania zadań szczegółowych

1.1. Ilekroć w załączniku jest mowa o:

- a) „kursie” – 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 kurs 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 kursów. Operator może kursy 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 odstąpienie 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.

1.2. 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 i ich kolejność,
- d) godziny odjazdów z przystanków i przyjazdów na kraniec w poszczególnych kursach,
- e) rodzaj taboru określony w § 1 Umowy.

1.2.1. 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).

1.2.1.1. 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.

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

1.3. Klasyfikacja 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.

1.3.1. W ramach decyzji, o których mowa w punkcie 1.3, 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 pogotowia wypadkowego Operatora,
- h) wydaje dyspozycje w zakresie oznakowania autobusów oraz dodatkowych informacji dla pasażerów,
- i) wydaje dyspozycje w zakresie wykorzystania autobusów jako tzw. rezerwy czynnej.

- 1.3.2. W przypadku, gdy średnia odległość przejechana przez autobus uruchomiony do obsługi zdarzeń opisanych w punkcie 1.3.1 d), e), i) jest mniejsza niż 15 km w ciągu godziny, Operatorowi przysługuje wynagrodzenie za czas podstawienia autobusu wg współczynnika wynoszącego 0,25 za każdą minutę podstawienia; w takim przypadku Operatorowi nie przysługuje wynagrodzenie obliczane za wykonane wkm.
- 1.3.3. Doraźna zmiana rozkładu jazdy trwająca krócej niż 24 godziny może zostać wprowadzona na podstawie dyspozycji Dyżurnego ZTM przekazanej 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.
- 1.3.3.1. Dzienny wykaz zdarzeń w komunikacji autobusowej ZTM przekazuje do Operatora za pośrednictwem poczty elektronicznej lub faksem.
- 1.4. 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.
- 1.5. 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.
- 1.6. 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 kursów (w tym zjazdowych wykazanych w rozkładzie) na linii z dopuszczeniem opóźnienia do 20 minut,
 - c) uzyskanie uprzedniej zgody ZTM w każdym przypadku włączenia autobusu rezerwowego w ostatnim kursie przed kursem zjazdowym, jeżeli zrealizowałby odcinek krótszy niż 50% trasy kursu,
 - d) zapewnienie włączenia autobusu rezerwowego w czasie i punkcie zgodnym z rozkładem jazdy – dopuszczalną granicą opóźnienia jest 15 min. lub niewyprzedzenie przez następną brygadę rozkładową na linii, natomiast w przypadkach linii o niskiej częstotliwości kursowania (odstęp pomiędzy kolejnymi brygadami jest większy niż 25 min.) zapewnienie włączenia autobusu rezerwowego w trybie przewidzianym w punkcie e),
 - e) uzgodnienie z ZTM trybu postępowania w przypadkach nietypowych nieuregulowanych w Umowie.
- 1.7. W przypadku braku możliwości zachowania punktualności kursowania danej linii, ZTM lub wyznaczony pracownik Operatora wprowadza Tryb Sterowania Bezpośredniego zwany dalej TSB
- 1.7.1. Szczegółowe zasady prowadzenia TSB zawarte są w Załączniku 5.1 do Umowy.
- 1.7.2. Na koniec każdego dnia Operator realizujący TSB przekazuje do ZTM zestawienie dotyczące wszystkich przypadków wprowadzenia TSB z podaniem pełnej informacji zawierającej godzinę zgłoszenia do ZTM, kraniec, linię, pierwszą brygadę objętą TSB, godzinę rozpoczęcia i zakończenia TSB, a w ciągu 7 dni szczegółowe tabele przedstawiające sposób wykonania usług przewozowych na trasach objętych TSB.
- 1.7.3. 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 J_p i niezawodności J_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.
- 1.7.4. 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 4 do Umowy.

- 1.7.5. 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.
- 1.7.6. Szczegółową informację o zasadach prowadzenia TSB, ZTM przekaze Operatorowi przed rozpoczęciem przez niego świadczenia usług na podstawie Umowy.
- 1.8. ZTM ma prawo wglądu do wszelkich posiadanych przez Operatora dokumentów, informacji, danych i systemów dotyczących funkcjonowania komunikacji miejskiej m.st. Warszawy, a w szczególności eksploatacji autobusów przewidzianych do realizacji Umowy.
- 1.8.1. Operator ma 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, w tym także pojazdów operatora poza pracą na linii,
 - d) kolizje i wypadki z naruszeniem infrastruktury przystankowej (ławki, słupki, wiaty),
 - e) wystąpienie zdarzenia opisanego w pkt. 3.1.2 Załącznika nr 4 do Umowy,
 - f) awarie lub brak obsady brygady na linii (strata czasowa brygady),
 - 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 (pojazdach),
 - l) awarii układu ogrzewania przestrzeni pasażerskiej autobusu,
 - m) awarii układu klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej 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.

2. Dyspozycje w zakresie informacji

- 2.1. ZTM wydaje obowiązujące Operatora dyspozycje w zakresie umieszczenia w autobusach Operatora:
- a) materiałów informacyjnych,
 - b) plakatów informacyjno-promocyjnych,
 - c) plakatów informacyjnych,
 - d) dodatkowych informacji głosowych.
- 2.2. W przypadku elementów wskazanych w punktach a) i b) ZTM przekazuje materiały do umieszczenia w pojazdach.
- 2.3. W przypadku elementów wskazanych w punkcie c) ZTM przekazuje plik z treścią informacji, którą drukuje i powiela Operator.
- 2.4. W przypadku elementów wskazanych w punkcie d) ZTM przekazuje pliki dźwiękowe.

3. Dyspozycje w zakresie oznakowania informacyjnego pojazdów

- 3.1. ZTM wydaje obowiązujące Operatora dyspozycje w zakresie oznakowania autobusów Operatora w:
- a) oznaczenie identyfikujące transport publiczny w aglomeracji warszawskiej,
 - b) piktogramy informacyjne i porządkowe oraz inne oznakowanie,
 - c) informacje o przepisach i taryfie.
 - d) oznaczenia Operatora.

- 3.2. W przypadku elementów wskazanych w punktach a), 1.a) i c) ZTM przekazuje materiały do oznakowania autobusów wprowadzanych do ruchu a także w przypadku zmiany lub wprowadzenia nowych wzorów oznakowania.
- 3.3. W przypadku elementów wskazanych w punkcie b) i d) ZTM przekazuje wytyczne techniczne i pliki graficzne. W przypadku zużycia lub zniszczenia materiałów naniesionych w lub na pojeździe, Operator zapewnia utrzymanie oznakowania we własnym zakresie w oparciu o przekazane przez ZTM wzory, pliki graficzne i wytyczne techniczne dla materiałów.

**Wymagania wobec kierowców
zatrudnianych
przez Operatora do realizacji usług
przewozowych**

Załącznik nr 6 do Umowy zawartej w dniu r.

1. Wymagania wobec prowadzących pojazdy

1.1. Prowadzący pojazdy winni być ubrani w uzgodniony z ZTM strój, na który składać będą się:

Kobiety:	Mężczyźni:
<ul style="list-style-type: none">– obuwie w kolorze czarnym lub granatowym,– spódnica lub długie spodnie w kolorze jednolitym granatowym,– koszula/bluzka koszulowa z długim rękawem w kolorze jednolitym błękitnym,– żakiet/marynarka/sweter/bezrękawnik w kolorze jednolitym granatowym dopasowanym do koloru spodni lub spódnicy.	<ul style="list-style-type: none">– obuwie w kolorze czarnym lub granatowym,– długie spodnie w kolorze jednolitym granatowym,– koszula z długim rękawem w kolorze jednolitym błękitnym,– krawat w kolorze jednolitym granatowym dopasowanym do koloru spodni,– marynarka/sweter/bezrękawnik w kolorze jednolitym granatowym dopasowanym do koloru spodni.
W okresie od 1 maja do 30 września: <ul style="list-style-type: none">– zwalnia się z obowiązku noszenia krawata,– dopuszcza się możliwość rozpięcia koszuli pod szyją o 1 guzik,– dopuszcza się stosowanie wersji koszul z krótkim rękawem w kolorze jednolitym błękitnym,– w miejsce koszul dopuszcza się stosowanie koszulek polo w kolorze jednolitym błękitnym	
W okresie od 1 października do 30 kwietnia w miejsce marynarek/swetrów/bezrękawników/żakietów dopuszcza się stosowanie bluzy polarowej w kolorze jednolitym granatowym	
W przypadku prowadzących pojazdy obowiązuje zakaz pracy w obuwiu typu sportowego, koszulkach, koszulkach bez rękawów (w tym podkoszulkach), spodniach i bluzach sportowych, jeansowych oraz ubiorach typu wojskowego.	

- 1.2. Operator przedstawi Zamawiającemu do uzgodnienia wzory ubioru prowadzących pojazd.
- 1.3. Prowadzący pojazd ma obowiązek posiadania przy sobie identyfikatora wydanego przez ZTM, ze zdjęciem, numerem służbowym, nazwą Operatora.
- 1.4. Prowadzący pojazd jest zobowiązany do odbywania cyklicznych szkoleń – zgodnie z § 5 pkt. 24) Umowy.

2. Cykliczne szkolenia kierowców

- 2.1. Kierowcy powinni uczestniczyć w cyklicznych szkoleniach z zakresu przewidzianego w § 5 pkt. 24) Umowy.
- 2.2. Pierwsze szkolenia powinny być prowadzone wg harmonogramu:
- 2.2.1. pierwsze szkolenie z zakresu obsługi osób niepełnosprawnych oraz obsługi systemów elektronicznych pojazdu, w tym sterownika Systemu Informacji Liniowej przed rozpoczęciem pracy kierowcy na stanowisku,
- 2.2.2. pierwsze szkolenie z pozostałego zakresu wymienionego w § 5 pkt. 24) Umowy – lit a), b), d), f) nie później niż sześć miesięcy od rozpoczęcia pracy kierowcy na stanowisku.

Warunki i zasady sprzedaży biletów w pojazdach

Załącznik nr 7 do Umowy zawartej w dniu r.

wersja: 900.1
data: 2017-12-06

1. Sprzedaż biletów przez prowadzącego pojazd

- 1.1. Sprzedaż ustalonego przez Zleceniodawcę asortymentu biletów ZTM o aktualnych nominałach prowadzona będzie przez pracowników Operatora.

2. Kontrola możliwości zakupu biletów w pojeździe

- 2.1. Zleceniodawca upoważniony jest do sprawowania kontroli wykonywania obowiązku sprzedaży wszystkich rodzajów biletów, sprzedawanych w pojeździe.
- 2.2. W przypadku stwierdzenia braku możliwości zakupu dowolnego biletu w pojeździe Operatora, sporządzony zostanie przez Zleceniodawcę 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.
- 2.3. Kontrole przeprowadzać będą pracownicy Zleceniodawcy na podstawie stosownego upoważnienia wydanego przez Dyrektora ZTM.
- 2.4. 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.

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

- 3.1. Sprzedaż biletów przez Zleceniodawcę będzie dokonywana na podstawie pisemnych zamówień składanych przez Operatora.
- 3.2. Zamówienia winny być przesłane przez Operatora do wskazanego Działu ZTM co najmniej na 3 dni przed terminem pobrania biletów, na adres e-mail: magazynbiletow@ztm.waw.pl.
- 3.3. Wydanie Operatorowi zakupionych biletów nastąpi w magazynie ZTM na podstawie dokumentu WZ wystawionego przez pracownika ZTM. Podstawą do sporządzenia dokumentu WZ będzie każdorazowo zamówienie składane przez Operatora.
- 3.4. Płatności dokonywane będą przez Operatora na podstawie faktury, płatnej przelewem w terminie 7 dni od dnia wystawienia na rachunek Zleceniodawcy wskazany na fakturze, za każde zamówienie odrębnie. Za datę zapłaty przyjmuje się dzień uznania konta Zleceniodawcy kwotą podaną na fakturze.
- 3.5. Bilety wydawane będą loco magazyn ZTM wyłącznie na rzecz osoby legitymującej się odpowiednim pełnomocnictwem Operatora upoważniającym do odbioru określonej transzy biletów oraz do podpisania w imieniu Operatora faktury dotyczącej tej transzy.
- 3.6. Osoba upoważniona do odbioru biletów kwituje w magazynie ZTM dokonanie odbioru biletów.
- 3.7. 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.

- 3.8. Operator ponosi koszty związane z ewentualną wymianą wadliwych biletów (nieczytelnych dla kasowników), a w szczególności koszty ich dostarczenia w miejsce wskazane przez Zleceniodawcę. Bilety wadliwe (nieczytelne) dostarczone do siedziby Zleceniodawcy 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.
- 3.9. Operator otrzymuje na zakupione bilety na nośniku kartonowym z paskiem magnetycznym upust w wysokości 2 % wartości brutto sprzedanych biletów.
- 3.10. W przypadku zmiany cen biletów, Operator zobowiązany jest do zwrotu posiadanych biletów o nieaktualnym nominale.
- 3.11. Zleceniodawca wystawi fakturę korygującą zgodnie ze specyfikacją zwróconych biletów.
- 3.12. Operator dokona zwrotu biletów o aktualnych nominałach w terminie 30 dni od dnia wygaśnięcia umowy zawartej na czas świadczenia usług przewozowych w komunikacji miejskiej.
- 3.13. W przypadku nie dotrzymania terminu zwrotu biletów do magazynu, Operator zobowiązany jest do zapłacenia kary umownej w wysokości 0,5% od wartości nominalnej nierozliczonych biletów za każdy dzień zwłoki.
- 3.14. W przypadku braku wpłaty przez Operatora za zakupione bilety, Zleceniodawca jest upoważniony do potrącenia kwoty należnej z tytułu sprzedaży biletów jednorazowych przesiadkowych z Umowy o świadczenie usług przewozów autobusowych w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM.
- 3.15. Operator zobowiązuje się do sporządzenia i dostarczenia Zleceniodawcy do dnia 10-go każdego miesiąca zestawienia ilości wydanych biletów (według nominałów biletów) przez koordynatorów i dyspozytorów pracownikom prowadzącym pojazd.
- 3.16. Wzory dokumentów o których mowa w pkt. 3 (np. zamówień, itp.) zostaną przekazane Operatorowi po podpisaniu Umowy.

**Wymagania techniczne w zakresie
Systemu Okresowego Raportowania
Parametrów Pracy Pojazdu
oraz Rejestru Pojazdów**

Załącznik nr 8 do Umowy zawartej w dniu r.

wersja: 900.1

data: 2017-12-06

1. Zbieranie danych w pojazdach

- 1.1. Urządzenia pokładowe pojazdu muszą zbierać, rejestrować i przekazywać do serwera Operatora następujące dane:
- Numer taborowy,
 - Linia,
 - Brygada,
 - Aktualna lokalizacja pojazdu z dokładnością do 10 metrów,
 - Prędkość pojazdu w km/h,
 - Kierunek ruchu (kurs w stopniach),
 - Stempel czasu wyznaczenia pozycji z systemu GPS,
 - Oznaczenie ostatniego przystanku,
 - Czas, który upłynął od odjazdu z ostatniego przystanku (w sekundach).
- 1.2. Rejestracja i przekazanie rekordu może być wyzwalane czasomierzem o interwale nie większym niż 10 sekund lub jednym z poniższych zdarzeń:
- odjazd z przystanku (zamknięcie drzwi, dezaktywacja układu otwierania drzwi przez pasażerów),
 - wjazd autobusu w strefę przystankową (jako obszaru zdefiniowanego współrzędnymi GPS),
 - wyjazd autobusu ze strefy przystankowej bez zatrzymania.
- 1.3. Wystąpienie jednego z powyższych zdarzeń, poza rejestracją i przekazaniem rekordu musi powodować także wyzerowanie czasomierza wyzwalającego powstawanie kolejnych rekordów.

2. Gromadzenie danych na serwerze Operatora

- 2.1. Dane zbierane przez pojazdy muszą być na bieżąco zbierane na serwerze Operatora w postaci pliku tekstowego o następującej strukturze:
- ```
taborowy <tab> linia <tab> brygada <tab> GPS-szer. <tab> GPS-dług. <tab> prędkość <tab> kurs
<tab> GPS-czas <tab> ostatni przystanek<tab> czas od ost. odjazdu <cr><lf>
```

Przykłady:

```
1009 20 6 52.231894 20.971551 27 182 2014-02-14 11:16:23
300101 12
2164 27 6 52.261762 20.980205 14 302 2014-02-14 11:13:17
404204 38
```

- 2.2. 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.

## 3. Przekazywanie danych do ZTM

- 3.1. Plik zbiorczy wygenerowany na serwerze Operatora należy na bieżąco udostępniać dla ZTM za pośrednictwem publicznie dostępnego serwera SFTP/SCP/FTP w trybie tylko do odczytu. Dopuszcza się dodatkowo stosowanie technologii WebSocket.

#### **4. Przekazywanie danych z Systemu Pobierania Opłat za Przejazdy**

- 5.1. Każdorazowo po zakończeniu obsługi zadań przewozowych należy realizować wymianę kompletnych plików (wysłanie plików aktywności i odebranie plików konfiguracyjnych) pomiędzy instalacją pokładową SPOzP autobusu a komputerem pośredniczącym z centrum systemu.
- 5.2. Każdorazowo po zakończeniu obsługi zadań przewozowych należy synchronizować czas pomiędzy instalacją pokładową SPOzP autobusu a komputerem pośredniczącym z centrum systemu.

#### **5. Przekazywanie danych z Systemu Sprzedaży Biletów**

- 6.1. Każdorazowo po zakończeniu obsługi zadań przewozowych należy realizować wymianę kompletnych plików (wysłanie plików aktywności i odebranie plików konfiguracyjnych) pomiędzy automatem biletowym zainstalowanym w autobusie a komputerem pośredniczącym z centrum systemu.
- 6.2. Każdorazowo po zakończeniu obsługi zadań przewozowych należy synchronizować czas pomiędzy automatem biletowym zainstalowanym w autobusie a komputerem pośredniczącym z centrum systemu.

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

Załącznik nr 9 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 przysłaniać 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 lub podmiotów instytucjonalnych, 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<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> Ilekroć mowa o dniach roboczych oznacza to dni od poniedziałku do piątku z wyłączeniem dni ustawowo wolnych od pracy, jeżeli przypadają w tych dniach

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) wynosi 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 będą 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 punkcie 2.1, Operator udostępnia informacje o eksponowanych reklamach, tj. treść reklamy (nazwa produktu, usługi, kampanii itp.), wizualizację (w tym treść spotu (film) dla nośników wymienionych w podpunktach 8-10) oraz termin 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. treść spotów (nazwa produktu, usługi, kampanii itp.) oraz terminy i sekwencja ekspozycji spotów.

## 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 – dodatkowe | 19”-22”                    | pod sufitem                                       |
| 9.  | Monitory LCD – dodatkowe | 19”-22”                    | przy bocznej szybie, za drzwiami wejściowymi      |
| 10. | Monitor LCD biletomatu   | wg specyfikacji biletomatu | biletomat                                         |

- 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”.

2.2. 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 przesyczone erotyzmem oraz zawierają elementy i treści pornograficzne;
- b) nakłaniają do nienawiści czy przemocy w stosunku do jakiegokolwiek 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 promocyjnym na monitorach LCD

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

4.2. W przypadku monitorów wymienionych w podpunktach 8-10 punktu 2.1, spoty 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. W przypadku monitorów wymienionych w podpunkcie 9 i 10 punktu 2.1, spoty będą mogły być emitowane w każdym miesiącu przez okres 2 tygodni. W przypadku bezczynności biletomatu w każdej godzinnej pętli czasowej powinno zostać wyemitowane 6 spotów 15- lub 30-sekundowych. W przypadku krótszego okresu bezczynności liczba spotów ulega zmniejszeniu proporcjonalnie do długości okresu bezczynności. Przerwanie emisji spotu przez osobę przystępującą do zakupu biletu nie wymaga powtórzenia emisji spotu.
- 4.4. 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.
- 4.5. Wyjątek stanowią nieprzewidziane sytuacje, które wymagają pilnej emisji spotów o charakterze informacyjnym.

# **Zasady utrzymywania komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej**

Załącznik nr 10 do Umowy zawartej w dniu ..... r.

wersja: 900.1  
data: 2017-12-06

1. Układ sterowania pracą urządzeń klimatyzacyjnych i grzewczych musi zapewnić:
  - a) włączenie klimatyzacji w sposób automatyczny, gdy temperatura powietrza w przedziale pasażerskim autobusu osiągnie 25°C i utrzymywać ją na poziomie równym i nie wyższym niż 22°C przy temperaturze zewnętrznej powyżej 22°C, przy czym przy temperaturach zewnętrznych powyżej 26°C dopuszcza się obniżenie temperatury w przestrzeni pasażerskiej o 4-5°C,
  - b) włączenie ogrzewania w sposób automatyczny, gdy temperatura powietrza w przedziale pasażerskim spadnie poniżej 15°C i utrzymywać ją na poziomie nie niższym niż 7°C przy temperaturze zewnętrznej poniżej -13°C oraz równym i nie wyższym niż 15°C przy temperaturze zewnętrznej do 15°C.
2. Tolerancja pomiaru temperatury  $\pm 2^{\circ}\text{C}$
3. W przypadku wystąpienia szczególnych warunków pogodowych ZTM może określić inne przedziały temperatur.

**Zakres obowiązków prowadzącego pojazd  
oraz zasady obsługi pasażerów  
ze szczególnym uwzględnieniem  
osób o ograniczonych  
możliwościach poruszania się**

Załącznik nr 11 do Umowy zawartej w dniu ..... r.

wersja: 900.1

data: 2017-12-06

## **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, SSB 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, rażąco 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.

4.3.1. W przypadku kiedy kierowca zbliża się do przystanku na żądanie i ma ograniczoną widoczność tego przystanku powinien zatrzymać pojazd bez względu na rodzaj przystanku.

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 przypadku przystanków wyposażonych w krawężniki prowadzące należy podejść bezpośrednio do krawędzi peronu przystankowego;

4.5.3. w sposób umożliwiający bezpieczną obsługę przystanku – wymianę pasażerską (wsiadanie i wysiadanie pasażerów), tj. tak aby wszystkie drzwi pojazdu znajdowały się na długości krawędzi przystanku;

4.5.4. w przypadku przystanku usytuowanego na wysepce lub w zatoce:

4.5.4.1. w czole przystanku (wysepki, zatoki), 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 oznakowaniem poziomym w postaci widocznej linii przystankowej P-17:

4.5.5.1. w czole przystanku w miejscu, gdzie linia przystankowa 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 z wyznaczoną i widoczną krawędziową linią ostrzegawczą:

4.5.6.1. w czole przystanku w miejscu, gdzie linia krawędziowa się kończy, 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 słupkiem przystankowym ze znakiem D-15:
  - 4.5.7.1. tak, aby słupek znajdował się za drugimi drzwiami, 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 usytuowanego wzdłuż chodnika oznaczonego znakiem D-15 umieszczonym na wiacie przystankowej (bez słupka przystankowego):
  - 4.5.8.1. tak, aby drugie drzwi znajdowały się na wysokości wiaty, 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 przypadku przystanku oznaczonego tablicą „czoło autobusu”, niezależnie od usytuowania i sposobu wyznaczenia przystanku:
  - 4.5.9.1. tak, aby płaszczyzna ściany czołowej pojazdu znajdowała się na wysokości tablicy, jeżeli pojazd jest pierwszy w kolejności,
  - 4.5.9.2. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem, jeżeli pojazd jest drugi w kolejności a długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę,
  - 4.5.9.3. bezpośrednio za poprzedzającym pojazdem oczekując na możliwość obsługi przystanku, jeżeli pojazd jest trzeci lub następny w kolejności;
- 4.5.10. w przypadku przystanku, na którym wyznaczono pole oczekiwania na wysokości drugich drzwi autobusu – w taki sposób, aby drzwi znajdowały się naprzeciw pola oczekiwania;
- 4.5.11. 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 4.5.4-4.5.9 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, rażące 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, w sposób bezpieczny dla pasażerów.
- 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 wsiadanie 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się – punkt 13.9.3 i 13.10.3.

## **8. Bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu**

- 8.1. Podczas jazdy prowadzącemu zabrania się:
  - 8.1.1. palenia tytoniu, e-papierosów,
  - 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 innych 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 lub e-papierosów w pojeździe oraz na przystanku. 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 11.2.

## **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, SSB oraz SIL,
- 11.1.2. zgłosić dyspozytorowi ewentualne zanieczyszczenie wnętrza, które nie jest możliwe do usunięcia przez prowadzącego,
- 11.1.3. zgłosić dyspozytorowi ewentualne uszkodzenia wnętrza pojazdu, w tym urządzeń systemów elektronicznych,
- 11.2. W okresie funkcjonowania układu klimatyzacji, w razie potrzeby, do obowiązków prowadzącego pojazd należy:
- 11.2.1. kontrola zabezpieczeń przed otwarciem okien przez pasażerów,
- 11.2.2. w razie potrzeby odblokowanie możliwości otwierania okien przez pasażerów, jeżeli urządzenia klimatyzacyjne nie będą już pracowały (spadek temperatury zewnętrznej),
- 11.2.3. w razie potrzeby zablokowanie możliwości otwierania okien przez pasażerów, jeżeli urządzenia klimatyzacyjne będą pracowały (wzrost temperatury zewnętrznej),
- 11.2.4. przy czym dopuszcza się pozostawienie możliwości otwarcia jednego okna w przedniej części pojazdu.

11.3. Prowadzący może odstąpić od wykonania czynności opisanych w punktach 11.1-11.2, 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 udzielanie 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się**

13.1. Pasażer o ograniczonych możliwościach poruszania się 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się 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 o ograniczonej możliwości poruszania się 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się.

- 13.6. Wszelka pomoc osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się 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 wzroku 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 potrzeby zatrzymania na przystanku „na żądanie” ze strony osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.
- 13.8. Zasady zatrzymania pojazdu na przystanku:
- 13.8.1. zatrzymanie pojazdu na przystanku powinno odbyć się w sposób umożliwiający bez przeszkód skorzystanie pasażera o ograniczonych możliwościach poruszania się z drugich drzwi w pojeździe (lub innych przystosowanych do obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się) – zgodnie z punktem 4.5.10 oraz 4.5.11;
- 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się lub inną występującą w jej imieniu nie jest możliwe;
- 13.9.2. prowadzący pojazd powinien uważnie obserwować zachowanie 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się;
- 13.9.4. w przypadku oczekiwania na przystanku osoby starszej, 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 wykląda 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 ograniczonych możliwościach poruszania się 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się:
  - 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się;
  - 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 wyjazdowej, każdorazowo wykląda rampę wyjazdową oraz zapewnia niezbędną, tj. w zakresie zgłoszonym przez pasażera, pomoc pasażerowi w opuszczeniu pojazdu.
- 13.11. W przypadku obsługi osób o ograniczonych możliwościach poruszania się 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się 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 o ograniczonych możliwościach poruszania się pomocy w opuszczeniu pojazdu.

| Numer brygady           | km    | suma  | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     |       |
|-------------------------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1025 Poetów             | ↓     | ↓     | 6:25 | 6:50 | 7:05 | 7:20 | 7:35 | 7:50 | 8:35 | 9:20 | 11:35 | 13:35 | 14:35 | 15:35 | 16:20 | 17:05 | 18:05 | 19:05 | 20:20 | 21:20 |
| 1483 Chlubna            | 2.477 | 2.477 | 6:31 | 6:56 | 7:11 | 7:26 | 7:41 | 7:56 | 8:41 | 9:26 | 11:41 | 13:41 | 14:41 | 15:41 | 16:26 | 17:11 | 18:11 | 19:11 | 20:26 | 21:26 |
| 1484 Dom Samotnej Matki | 0.670 | 3.147 | 6:33 | 6:58 | 7:13 | 7:28 | 7:43 | 7:58 | 8:43 | 9:28 | 11:43 | 13:43 | 14:43 | 15:43 | 16:28 | 17:13 | 18:13 | 19:13 | 20:28 | 21:28 |

|      | Numer brygady      | km    | suma  | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1    | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     |       |       |
|------|--------------------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1484 | Dom Samotnej Matki | ↓     | ↓     | 6:20 | 6:45 | 7:00 | 7:15 | 7:30 | 7:45 | 8:30 | 9:15 | 11:30 | 13:30 | 14:30 | 15:30 | 16:15 | 17:00 | 18:00 | 19:00 | 20:15 | 21:15 |
| 1483 | Chlubna            | 0.518 | 0.518 | 6:22 | 6:47 | 7:02 | 7:17 | 7:32 | 7:47 | 8:32 | 9:17 | 11:32 | 13:32 | 14:32 | 15:32 | 16:17 | 17:02 | 18:02 | 19:02 | 20:17 | 21:17 |
| 1025 | Poetów             | 1.736 | 2.254 | 6:25 | 6:50 | 7:05 | 7:20 | 7:35 | 7:50 | 8:35 | 9:20 | 11:35 | 13:35 | 14:35 | 15:35 | 16:20 | 17:05 | 18:05 | 19:05 | 20:20 | 21:20 |

|                         | Numer brygady | km    | suma  | 1    | 1    | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1 | 1 | 1 |
|-------------------------|---------------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|---|
| 1025 Poelów             |               | ↓     | ↓     | 8:35 | 9:35 | 10:35 | 11:35 | 12:35 | 13:35 | 14:35 | 15:35 | 16:35 | 17:35 | 18:35 |   |   |   |
| 1483 Chlubna            |               | 2:47  | 2:47  | 8:41 | 9:41 | 10:41 | 11:41 | 12:41 | 13:41 | 14:41 | 15:41 | 16:41 | 17:41 | 18:41 |   |   |   |
| 1484 Dom Samotnej Matki |               | 0:670 | 3:147 | 8:43 | 9:43 | 10:43 | 11:43 | 12:43 | 13:43 | 14:43 | 15:43 | 16:43 | 17:43 | 18:43 |   |   |   |

|                         | Numer brygady |   | km    | suma | 1    | 1    | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1     | 1 | 1 |
|-------------------------|---------------|---|-------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|---|
|                         | ↓             | ↓ |       |      | 8:30 | 9:30 | 10:30 | 11:30 | 12:30 | 13:30 | 14:30 | 15:30 | 16:30 | 17:30 | 18:30 |   |   |
| 1484 Dom Samodnej Małki |               |   |       |      | 8:30 | 9:30 | 10:30 | 11:30 | 12:30 | 13:30 | 14:30 | 15:30 | 16:30 | 17:30 | 18:30 |   |   |
| 1483 Chlubna            | 0.518         |   | 0.518 |      | 8:32 | 9:32 | 10:32 | 11:32 | 12:32 | 13:32 | 14:32 | 15:32 | 16:32 | 17:32 | 18:32 |   |   |
| 1025 Poetów             | 1.736         |   | 2.254 |      | 8:35 | 9:35 | 10:35 | 11:35 | 12:35 | 13:35 | 14:35 | 15:35 | 16:35 | 17:35 | 18:35 |   |   |