

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

Załącznik nr 5 do Umowy zawartej w dniu r.

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. Za autobus wykorzystywany do obsługi zdarzeń określonych w punkcie 1.3.1 d) i e) Operatorowi przysługuje wynagrodzenie wg zasad wykonania kilometrów liczone od wyjazdu z terenu Operatora do powrotu („brama-brama”). 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 stawki za wkm 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 włączania 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, zgodnie z niżej opisanymi zasadami. 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.
- 1.7.1. Dla linii ekspediowanych z dwóch krańców realizację TSB zleconą tym ekspedycjom prowadzi się z dwóch stron.
- 1.7.2. Warunkiem koniecznym dla wprowadzenia TSB jest przyjazd brygady z pełnej trasy linii na kraniec co najmniej 5 minut po rozkładowym czasie jej odjazdu. Decyzja ZTM o wprowadzeniu TSB przekazywana jest niezwłocznie wszystkim Operatorom obsługującym linie objęte TSB ze wskazaniem zakresu obowiązków poszczególnych Operatorów.
- 1.7.3. Służby Operatora mają obowiązek bezwzględnego podporządkowania się poleceniom pracownika wyznaczonego do prowadzenia TSB.
- 1.7.4. 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.

- 1.7.5. 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.
- 1.7.6. W TSB odjazdy z krańca nie powinny odbywać się częściej niż przewiduje to rozkład jazdy linii.
- 1.7.7. Dodatkowe odjazdy pozarozkładowe powinny odbywać się w pół częstotliwości pomiędzy brygadami realizującymi odjazdy zgodnie z przystankowym rozkładem jazdy. Od tej reguły mogą być stosowane odstępstwa w następujących przypadkach:
 - a) nastąpiła długa przerwa w kursowaniu linii na kierunku znacznie obciążonym pasażerami, np. dwóch, trzech kolejnych rozkładowych odjazdów,
 - b) 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.
- 1.7.8. TSB ulega zakończeniu po punktualnym przyjeździe i odjeździe dwóch kolejnych brygad.
- 1.7.9. 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.
- 1.7.10. 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.
- 1.7.11. 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.
- 1.7.12. 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.
- 1.7.13. Szczegółową informację o zasadach prowadzenia TSB, ZTM przekazuje 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.
- 1.8.2. Operator zobowiązany jest na bieżąco prowadzić w formie elektronicznej wykaz obsady brygad na obsługiwanych liniach ZTM. Wykaz ten musi być udostępniony ZTM w trybie *on-line* zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 8 do Umowy.
- 1.8.3. Operator zobowiązany jest na bieżąco prowadzić w formie elektronicznej wykaz braków obsady brygad na obsługiwanych liniach ZTM. Wykaz ten musi być udostępniony ZTM w trybie *on-line* zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 8 do 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 organizatora – Zarządu Transportu Miejskiego lub inne wskazane przez ZTM,
 - 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) 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.

