

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

Załącznik nr 5 do Umowy zawartej w dniu r.

Nr przetargu: 65/2019

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) „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 SIWZ.

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 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) wydaje dyspozycje dotyczące zmiany przydziału autobusów do linii,
- c) wydaje decyzje o zmianie czasu funkcjonowania linii lub poszczególnych brygad,
- d) wydaje dyspozycje w zakresie oznakowania autobusów oraz dodatkowych informacji dla pasażerów.

1.3.2. 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.

1.3.2.1. 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 a) – zgoda ZTM na opóźnione włączenie zostanie odnotowana w dziennym wykazie zdarzeń w komunikacji autobusowej,
 - e) uzgodnienie z ZTM trybu postępowania w przypadkach nietypowych nieuregulowanych w Umowie – uzgodnienie zostanie odnotowane w dziennym wykazie zdarzeń w komunikacji autobusowej.
- 1.7. 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.
- 1.7.1. 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) samowolnej zmianie trasy przez prowadzącego pojazd
 - d) kolizje i wypadki, dewastacja pojazdu wynika z przyczyn niezależnych od Operatora
 - e) incydentach zagrażających bezpieczeństwu pasażerów lub ruchu (awantura, bójka, kradzież, zanieczyszczenie autobusu, zgon, choroba)
 - f) awarie lub brak obsady brygady na linii (strata czasowa brygady),
 - g) wystąpieniu opóźnienia powyżej 5 minut,
 - h) zgłoszonym przez pasażera zatrzymaniu biletu w kasowniku,
 - i) zgłoszonej przez pasażera lub zauważonej na krańcu niezgodności daty lub godziny w kasowniku,
 - j) awarii kasowników w pojeździe (pojazdach),
 - k) uszkodzeniach infrastruktury przystankowej zagrażającej bezpieczeństwu pasażerów i/lub uniemożliwiającej poprawne korzystanie z przystanków,
 - l) 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,
 - m) 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,
- 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.

3. Dyspozycje w zakresie oznakowania informacyjnego pojazdów

- 3.1. ZTM wydaje obowiązujące Operatora dyspozycje w zakresie oznakowania autobusów Operatora w:
- a) piktogramy informacyjne i porządkowe oraz inne oznakowanie,
 - b) informacje o przepisach i taryfie,
 - c) oznaczenia Operatora.
- 3.2. W przypadku elementów wskazanych w punkcie b) 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 a) i c) 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.