

Warunki odpowiedniej wentylacji i temperatury wewnątrz pojazdu

Zasady zapewnienia odpowiedniej wentylacji i temperatury wewnątrz pojazdu

- 1 Każdy pojazd musi posiadać naturalną i wymuszoną wentylację przestrzeni pasażerskiej. Jako naturalna wentylacja muszą być wykorzystane otwierane przesuwnie lub uchylne w górnej lub środkowej części szyby okien bocznych.
- 1.1 Każdy pojazd musi posiadać układ sterowania pracą urządzeń wentylacyjnych (grzewczych oraz klimatyzacyjnych) działający w sposób automatyczny w oparciu o dane rejestrowane przez czujniki pomiaru temperatury wewnątrz i na zewnątrz pojazdu, wykorzystywane jednocześnie dla układu klimatyzacji i ogrzewania.
- 1.2 Każdy pojazd oprócz sterowania w sposób automatyczny musi również posiadać funkcję ręcznego włączenia, bądź wyłączenia urządzeń.
- 1.3 Każdy pojazd musi być wyposażony w układ wentylacyjny zapewniający skuteczne ogrzewanie/chłodzenie oraz odwilżanie przestrzeni pasażerskiej.
- 1.4 Konstrukcja urządzeń grzewczych oraz klimatyzacyjnych musi być bezpieczna dla pasażerów.
- 2 Wykonawca zobowiązany jest do ogrzewania pojazdów przy temperaturze powietrza na zewnątrz poniżej +5°C.
- 3 Wykonawca zobowiązany jest do uruchomienia w pojazdach systemu otwierania drzwi przez pasażera z zastrzeżeniem zapisów ust. 30 Załącznika nr 8.
- 4 Wykonawca zobowiązany jest do utrzymania w przedziale pasażerskim temperatury powietrza w zakresie:
 - 4.1 od +5°C do +15°C – przy temperaturze zewnętrznej poniżej +5°C,
 - 4.2 od +5°C - przy temperaturze zewnętrznej powyżej +5°C, z zastrzeżeniem ust. 5.
- 5 Wykonawca ma obowiązek włączania klimatyzacji przedziału pasażerskiego, jeżeli temperatura powietrza na zewnątrz jest wyższa niż 21°C. Temperatura w przedziale pasażerskim nie powinna być wyższa, niż:
 - 5.1 +21°C – przy temperaturze zewnętrznej do +24°C,
 - 5.2 temperatura zewnętrzna pomniejszona o 3°C – przy temperaturze zewnętrznej powyżej +24°C.
- 6 Wykonawca powinien włączyć urządzenia wentylacji wymuszonej (nawiewy, wyciągi), jeżeli temperatura powietrza na zewnątrz jest wyższa niż +18°C, chyba że klimatyzacja pracuje w trybie schładzania wnętrza, a włączenie tych urządzeń zmniejszyłoby skuteczność działania klimatyzacji. Dopuszcza się włączenie urządzeń wentylacji wymuszonej przy temperaturze zewnętrznej poniżej +18°C, w przypadku utrzymywania się wewnątrz pojazdu wysokiej wilgotności powietrza lub braku dostatecznej ilości powietrza, spowodowanego dużą liczą pasażerów.
- 7 Podczas pracy klimatyzacji, temperatura przedziału pasażerskiego nie powinna być niższa niż +18°C.
- 8 Dodatkowe warunki dotyczące pojazdów dopuszczonych do eksploatacji, gdy zgłoszono Zamawiającemu niesprawną klimatyzację obowiązują, z zastrzeżeniem ust. 6, następujące zasady regulowania wywietrzników dachowych, o ile występują:
 - 8.1 powyżej zewnętrznej temperatury +24°C wywietrzniki należy ustawić otwarte w kierunku jazdy (nawiew powietrza do środka),

- 8.2 w zakresie zewnętrznych temperatur od +18 do +24°C wywietrzniki należy ustawić otwarte w kierunku tyłu pojazdu (wywiewanie powietrza z wnętrza),
- 8.3 poniżej zewnętrznej temperatury +18°C wywietrzniki dachowe należy pozostawić zamknięte, przy czym dopuszcza się ustawienie wywietrzników w pozycji otwartej w kierunku przeciwnym do kierunku jazdy przy temperaturze zewnętrznej poniżej +18°C oraz w pozycji otwartej w kierunku jazdy przy temperaturze zewnętrznej od +22°C do +24°C, w przypadku utrzymywania się wewnątrz pojazdu wysokiej temperatury, spowodowanej np. silnym nasłonecznieniem, niedostateczną wentylacją poprzez okna w przypadku długotrwałego postoju w zatorze drogowym.
- 9 W czasie opadów atmosferycznych oraz w czasie pracy klimatyzacji w trybie schładzania przedziału pasażerskiego wywietrzniki dachowe muszą pozostać w pozycji zamkniętej, niezależnie od poziomu temperatury zewnętrznej.
- 10 Niezależnie od w/w zasad, CR ma prawo nakazać Zamawiającemu włączenie lub wyłączenie pracy klimatyzacji.

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Lukasz Kłos

WYKONAWCA


PREZES ZARZĄDU
Rafał Goll



Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.
ul. 3 Maja 12 80-802 Gdańsk
REGON: 193102877 NIP: 583-287-56-80
TEL: 58-32-38-100 FAX 58-32-38-179

Załącznik nr 7
do umowy nr 4/ZTM/2025

Szczegółowe dane techniczne dotyczące pojazdów przeznaczonych do realizacji umowy w danym roku

Dane techniczne pojazdów przeznaczonych do realizacji umowy w danym roku:

- 1) numer ewidencyjny pojazdu,
- 2) producent,
- 3) model,
- 4) klasa taboru,
- 5) długość pojazdu,
- 6) rok produkcji,
- 7) system otwierania drzwi przez pasażerów (tak/nie),
- 8) liczba miejsc: siedzących i stojących,
- 9) pas bezpieczeństwa dla wózka inwalidzkiego (tak/nie),
- 10) liczba miejsc na rowery,
- 11) liczba miejsc na wózki,
- 12) liczba drzwi,
- 13) liczba okien otwieranych w części pasażerskiej,
- 14) rodzaj paliwa,
- 15) norma emisji spalin,
- 16) przyklęk (tak/nie),
- 17) rampa obsługiwana ręcznie (tak/nie),
- 18) rampa automatyczna (tak/nie),
- 19) klimatyzacja (tak/nie),
- 20) monitoring (liczba kamer),
- 21) okna zamykane na zamek przez kierującego (tak/nie),
- 22) luki dachowe zamykane automatycznie przez kierującego pojazd (tak/nie),
- 23) zestaw wyświetlaczy zewnętrznych (liczba, typ),
- 24) zestaw wyświetlaczy wewnętrznych (liczba, typ),
- 25) zapowiedzi głosowe (tak/nie),
- 26) system liczenia pasażerów (tak/nie),
- 27) automat biletowy (tak/nie),
- 28) gniazda USB (tak/nie),
- 29) urządzenie AED (tak/nie),
- 30) SIP-TRISTAR (tak/nie).

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Lukasz Kłós

WYKONAWCA

PREZES ZARZĄDU

Rafał Goll


**Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.**
ul. 3 Maja 12 80-802 Gdańsk
REGON: 193102877 NIP: 583-287-56-80
TEL: 58-32-38-100 FAX 58-32-38-179

Wymagania wobec kierowców

Przestrzeganie postanowień aktów prawnych

- 1 Kierowca jest zobowiązany do przestrzegania wszystkich aktów prawnych związanych z przewozem środkami transportu zbiorowego w sieci Zamawiającego.

Czynności przed rozpoczęciem obsługi zadań przewozowych

- 2 Przed rozpoczęciem obsługi zadań przewozowych (tj. przed wyjazdem z zajezdni) kierowca jest zobowiązany do ogólnej oceny stanu technicznego pojazdu z naciskiem na funkcjonowanie urządzeń i układów bezpieczeństwa, a w szczególności do sprawdzenia:
 - 2.1 stanu poręczy, uchwytów, siedzeń,
 - 2.2 czystości wnętrza pojazdu,
 - 2.3 funkcjonowania układu sterowania drzwiami,
 - 2.4 sprawności funkcjonowania kasowników biletowych,
 - 2.5 sprawności blokady przystankowej.
- 3 Kierowca każdorazowo przed rozpoczęciem obsługi brygady jest zobowiązany do:
 - 3.1 zapoznania się z dyspozycjami dotyczącymi funkcjonowania danego zadania przewozowego w dniu pracy kierowcy;
 - 3.2 zalogowania się do SIP-TRISTAR;
 - 3.3 zalogowania się do systemu FALA.

Możliwość zmiany trasy przejazdu

- 4 Zabroniona jest samowolna zmiana trasy przez kierowcę, która skutkowałaby pominięciem przystanku.
- 5 W przypadkach nadzwyczajnych takich jak np. zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub życia, popełnienie przestępstwa, rażące naruszenie przepisów porządkowych lub inne poważne zakłócenia porządku publicznego, prowadzący pojazd jest uprawniony do zmiany trasy przejazdu w celu skorzystania z pomocy odpowiednich służb, w szczególności Policji, Straży Miejskiej, jednostki ratowniczo-gaśniczej, placówki służby zdrowia.

Ogólne zasady pracy i obsługi pasażerów

- 6 Kierowca pojazdu musi posiadać numerowaną kartę drogową, służącą do rejestrowania rzeczywistego czasu i przebiegu pracy kierowcy i pojazdu.
- 7 Karta drogową musi być wypełniana na bieżąco. Upoważnione przez Zamawiającego osoby prowadzące kontrole mają prawo żądać okazania karty drogowej, w celu odnotowania uchybień stwierdzonych w czasie kontroli prowadzonej w pojeździe. Kontrolujący może wykonać kopie karty drogowej w postaci zdjęcia.
- 8 Kierowca zobowiązany jest do prowadzenia sprzedaży biletów papierowych zgodnie z § 4 ust. 21 umowy.

- 9 Sprzedaż biletów może się odbywać tylko w czasie postoju pojazdu na przystanku.

Zatrzymanie pojazdu i obsługa pasażerów na przystankach

- 10 Z uwagi na charakter przystanku na wyznaczonych na trasie linii przystankach:
- 10.1 „stałych” kierowca jest zobowiązany każdorazowo zatrzymać pojazd bez względu na obecność pasażerów w pojeździe lub na przystanku,
- 10.2 „warunkowych”, tzw. „na żądanie”, kierowca 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”.
- 11 Dojeżdżając do przystanku „na żądanie” kierowca powinien zwrócić szczególną uwagę na sygnalizację potrzeby zatrzymania i być przygotowany do zatrzymania pojazdu.
- 12 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.
- 13 Zatrzymanie pojazdu na przystanku powinno nastąpić:
- 13.1 jak najbliżej krawędzi przystanku – nie dalej niż 200 mm;
- 13.2 w sposób umożliwiający bezpieczną obsługę przystanku – wymianę pasażerską (wsiadanie i wysiadanie pasażerów), tj. tak aby wszystkie drzwi pojazdu znajdowały się na długości krawędzi przystanku;
- 13.3 w taki sposób, aby elementy infrastruktury przystankowej lub drogowej (kosze, ławki, krawędź wiaty, znaki drogowe, oświetlenie itd.) a w okresie zimowym także pryzmy 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).
- 14 Jeżeli długość krawędzi przystanku nie umożliwia jednoczesnej bezpiecznej obsługi przez więcej niż jeden pojazd, kierowca drugiego pojazdu (oraz następne w kolejności) oczekuje za pojazdem w pierwszej kolejności, po czym po jego odjeździe podjeżdża tak, aby była możliwa bezpieczna obsługa przystanku.
- 15 Jeżeli długość krawędzi przystanku umożliwia bezpieczną obsługę przez więcej niż dwa pojazdy, kierowca trzeciego pojazdu w kolejności może prowadzić obsługę przystanku, lecz po jej zakończeniu i odjeździe pojazdów poprzedzających jest zobowiązany do podjazdu do czoła przystanku i ponowną obsługę przystanku.
- 16 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 30.
- 17 Kierowca jest zobowiązany do umożliwienia wysiadania i wsiadania wszystkim pasażerom wszystkimi drzwiami pojazdu.
- 18 Odjazd z przystanku może nastąpić dopiero po upewnieniu się, że żaden z pasażerów nie wsiada do pojazdu lub nie wysiada z pojazdu oraz wszystkie drzwi zostały bezpiecznie zamknięte.
- 19 Na przystankach początkowych pojazdy powinny być podstawiane co najmniej na 5 minut przed rozkładową godziną odjazdu. Wszystkie wyjątki od tej zasady określane są w „Zasadach organizacji ruchu na pętlach”, określonych wytycznych Zamawiającego.
- 20 Zatrzymanie pojazdu i obsługa pasażerów poza przystankiem:

- 20.1 Zabronione jest zatrzymanie pojazdu poza przystankami wyznaczonymi na trasie przejazdu oraz umożliwienie wysiadania z pojazdu i wsiadania pasażerom do pojazdu,
- 20.2 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,
- 20.3 W przypadkach nadzwyczajnych takich jak wystąpienie usterki uniemożliwiającej dalszą jazdę, żądanie odpowiednich służb, w szczególności Policji, CR lub innych uprawnionych osób, wystąpienie na trasie przejazdu zatoru drogowego skutkującego całkowitym zatrzymaniem ruchu (nie wskazującym na możliwość kontynuowania dalszej jazdy), kierowca jest uprawniony do zatrzymania pojazdu i wypuszczenia pasażerów w miejscu poza wyznaczonymi na trasie przejazdu przystankami,
- 20.4 W przypadku wystąpienia podczas pracy na linii okoliczności uniemożliwiających dalszą jazdę, w tym dojazd do najbliższego przystanku lub krańca spowodowanych nagłym zachorowaniem kierowcy, powinien on bezzwłocznie i bezpiecznie zatrzymać pojazd oraz w miarę możliwości powiadomić CR, wezwać pomoc lub poprosić o pomoc pasażerów,
- 20.5 Każdorazowo wypuszczenie pasażerów może nastąpić wyłącznie z zachowaniem szczególnej ostrożności i po upewnieniu się, że nie zagraża im niebezpieczeństwo podczas wysiadania z pojazdu,
- 20.6 W przypadkach, o których mowa w punktach 20.3÷26.4. kierowca następnego pojazdu danej linii lub inny pojazd, który został wyznaczony lub skierowany przez CR jako zastępczy, jest uprawniony do zatrzymania pojazdu i umożliwienia wsiadania pasażerów, po upewnieniu się, że nie zagraża im niebezpieczeństwo podczas wsiadania do pojazdu.

Postępowanie w sytuacjach nadzwyczajnych

- 21 W przypadku nagłego zachowania pasażera zagrażającego jego zdrowiu lub życiu, kierowca jest zobowiązany do udzielenia pomocy pasażerowi, a w szczególności:
 - 21.1 wezwać pomoc (pogotowie ratunkowe) na nr alarmowy 112,
 - 21.2 udzielić pierwszej pomocy przedmedycznej
 - 21.3 powiadomić CR i postępować wg poleceń CR.
- 22 W przypadku zdarzenia drogowego z udziałem pojazdu kierowca powinien:
 - 22.1 zredukować możliwość zwiększenia się skutków zdarzenia,
 - 22.2 zapoznać się ze stanem pasażerów,
 - 22.3 w przypadku stwierdzenia lub otrzymania informacji o odniesionych urazach zagrażających zdrowiu lub życiu podjąć działania opisane w punktach 21.1÷21.3.,
 - 22.4 zapoznać się ze stanem pojazdu oraz powiadomić służby zabezpieczenia ruchu.
- 23 W przypadku powstania w pojeździe pożaru, groźnego dla zdrowia i życia zadymienia lub stwierdzenia użycia niebezpiecznych dla zdrowia i życia substancji prowadzący pojazd powinien:
 - 23.1 natychmiast zatrzymać pojazd,
 - 23.2 rozpocząć akcję ewakuacyjną informując pasażerów o sposobie bezpiecznego opuszczenia pojazdu,
 - 23.3 powiadomić służby ratunkowe na nr telefoniczny 112 oraz służbę CR,
 - 23.4 ewentualnie, jeżeli jest to możliwe z zachowaniem bezpieczeństwa prowadzącego pojazd, podjąć działania mając na celu ograniczenie skutków pożaru (wyłączenie głównego wyłącznika prądu, użycie gaśnic),

23.5 postępować wg poleceń CR.

Stosowanie układu otwierania drzwi przez pasażerów

- 24 Kierowca zobowiązany jest do stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów, z wyjątkiem sytuacji opisanych w pkt 24.2 i 24.3.
- 24.1 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.
- 24.2 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.
- 24.3 Prowadzący powinien odstąpić od stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów w sytuacjach obsługi pasażerów niepełnosprawnych – punkt 47.1. i 49.1.

Bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu

- 25 Podczas jazdy prowadzącemu zabrania się:
- 25.1 palenia tytoniu, używania e-papierosów,
- 25.2 spożywania posiłków i napojów,
- 25.3 korzystania z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w rękę,
- 25.4 wykorzystywania dwóch słuchawek nałożonych na uszy podczas prowadzenia pojazdu.
- 25.5 W czasie jazdy zabronione jest przewożenie osób postronnych w kabinie prowadzącego pojazd (z zastrzeżeniem ust. 28), w tym pracowników Wykonawcy, z wyłączeniem instruktorów Wykonawcy wyposażonych w widoczne oznakowanie w postaci kamizelki odblaskowej.
- 25.6 W czasie jazdy zabronione jest prowadzenie rozmów z pasażerami, które nie dotyczą udzielania informacji o ofercie przewozowej Zamawiającego.
- 25.7 Podczas zatrzymania i postoju pojazdu kierowcy zabrania się palenia tytoniu i używania e-papierosów. Za naruszenie zakazu uznaje się również sytuację, w której dym pozostaje we wnętrzu pojazdu po jego udostępnieniu dla pasażerów.

Zmiana kierowców

- 26 Zmiana kierowców odbywana w trakcie realizacji kursu nie może powodować opóźnień i utrudnień w ruchu.
- 27 Zmiana kierowców nie powinna trwać dłużej niż jedną minutę.
- 28 Dopuszczalny jest przejazd zmieniających się kierowców 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 kierowcy).

Zapewnienie właściwych warunków komfortu termicznego w przestrzeni pasażerskiej pojazdu

- 29 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), kierowca po zakończeniu wymiany pasażerskiej powinien aktywować funkcję automatycznego zamykania drzwi po ich otwarciu przez pasażerów.
- 30 Funkcja automatycznego zamykania drzwi po ich otwarciu przez pasażerów powinna być wykorzystywana podczas postoju na krańcu w okresach niekorzystnych warunków atmosferycznych.
- 31 W okresach, kiedy urządzenia grzewcze oraz klimatyzacyjne nie pracują, a warunki atmosferyczne są korzystne, prowadzący powinien otworzyć wywietrzniki dachowe.
- 32 W okresach, kiedy nie funkcjonuje układ klimatyzacji, kierowca powinien odblokować możliwość otwierania okien.

Czynności wykonywane przez kierowcę podczas postoju na przystanku krańcowym

- 33 Podczas postoju na krańcu kierowca powinien dokonać przeglądu przestrzeni pasażerskiej a w razie potrzeby:
 - 33.1 sprawdzić poprawność działania urządzeń SWIP,
 - 33.2 usunąć z wnętrza większe zanieczyszczenia (np. gazety, papiery, opakowania),
 - 33.3 zgłosić dyspozytorowi Wykonawcy ewentualne zanieczyszczenie wnętrza, które nie jest możliwe do usunięcia przez kierowcę,
 - 33.4 zgłosić dyspozytorowi Wykonawcy ewentualne uszkodzenia wnętrza pojazdu, w tym urządzeń systemów elektronicznych.
- 34 W okresie zimowym, w razie potrzeby, do obowiązków kierowcy należy:
 - 34.1 oczyszczenie stopni wejściowych ze śniegu, tzw. błota pośniegowego i lodu,
 - 34.2 oczyszczenie (wytarcie) zewnętrznych przycisków otwierania drzwi oraz sygnalizacji potrzeby otwarcia rampy wjazdowej,
 - 34.3 oczyszczenie szyb na wysokości zewnętrznych tablic informacji liniowej SWIP.
- 35 W okresie funkcjonowania układu klimatyzacji, w razie potrzeby, do obowiązków kierowców należy:
 - 35.1 kontrola zabezpieczeń przed otwarciem okien przez pasażerów,
 - 35.2 w razie potrzeby odblokowanie możliwości otwierania okien przez pasażerów, jeżeli urządzenia klimatyzacyjne nie będą już pracowały (spadek temperatury zewnętrznej),
 - 35.3 w razie potrzeby zablokowanie możliwości otwierania okien przez pasażerów, jeżeli urządzenia klimatyzacyjne będą pracowały (wzrost temperatury zewnętrznej).
- 36 Prowadzący może odstąpić od wykonania czynności opisanych w punktach 34.1.÷34.3., jeżeli postój na krańcu stanowi wyznaczoną w rozkładzie zgodną z przepisami przerwę w pracy lub jeśli rozkładowy czas postoju na przystanku jest krótszy niż 10 minut.
- 37 W przypadku postojów (na krańcu) dłuższych niż 1 minuta powinien wyłączyć silnik.

Przekazywanie informacji – komunikacja z pasażerami

- 38 Kierowca 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.
- 39 W przypadku zmian dotyczących realizacji zadania przewozowego będących skutkiem poleceń Zamawiającego, prowadzący jest zobowiązany do:

- 39.1 przekazania pasażerom informacji o zmianie przy wykorzystaniu urządzeń nagłaśniających (mikrofonu); uwzględniając m.in. możliwość włączenia mikrofonu na 30 sekund, komunikat powinien być krótki,
- 39.2 przeprogramowania sterownika SWIP w sposób adekwatny do zmiany oraz możliwości operacyjnych.
- 40 Dopuszcza się udzielania informacji dotyczących zmiany podczas jazdy tylko w niezbędnym zakresie pod warunkiem, że informacje będą krótkie a ich przekazywanie nie może wpływać na bezpieczeństwo.
- 41 W przypadku wystąpienia sytuacji opisanych w punkcie 20.3. przekazanie pasażerom informacji o przyczynach zatrzymania oraz wskazanie możliwości kontynuowania podróży.
- 42 Kierowca każdorazowo na żądanie pasażera jest zobowiązany do podania numeru służbowego oraz wskazania możliwości kontaktu z Wykonawcą i/lub Zamawiającym.

Obsługa pasażerów niepełnosprawnych

- 43 Pasażer niepełnosprawny to w szczególności osoba z widoczną niepełnosprawnością – osoba korzystająca lub zamierzająca skorzystać z przejazdu której zdolność do poruszania się jest ograniczona z powodu:
 - 43.1 utraty lub poważnej dysfunkcji wzroku (w szczególności osoby korzystające z białej laski, psa przewodnika),
 - 43.2 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).
- 44 Kierowca jest zobowiązany udzielić pomocy osobom niepełnosprawnym w skorzystaniu z przejazdu we wnioskowanym przez nich zakresie i w zgodności z odrębnymi przepisami prawnymi (w szczególności z regulacjami zawartymi w przepisach BHP).
- 45 Potrzeba skorzystania z pomocy kierowcy może być zgłoszona bezpośrednio przez osobę niepełnosprawną lub inną osobę występującą w jej imieniu.
- 46 Wszelka pomoc osobom niepełnosprawnym powinna być przeprowadzana z zachowaniem należytej staranności oraz zasad postępowania prowadzącego pojazd opisanych w punktach 47÷49.
- 47 Zasady postępowania przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku:
 - 47.1 kierowca w przypadku zauważenia osoby z widoczną niepełnosprawnością ruchową lub osoby z niepełnosprawnością narządu wzroku poruszającej się z białą laską lub psem asystującym, oczekującej w widocznym dla prowadzącego miejscu, powinien zatrzymać się nawet w przypadku braku sygnalizacji ze strony osoby niepełnosprawnej potrzeby zatrzymania na przystanku „na żądanie”,
 - 47.2 Zasady zatrzymania pojazdu na przystanku:
 - 47.3 zatrzymanie pojazdu na przystanku powinno odbyć się w sposób umożliwiający bez szkód skorzystanie niepełnosprawnego pasażera z drugich drzwi w pojeździe (lub innych przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych).
- 48 Zasady postępowania po zatrzymaniu pojazdu:
 - 48.1 pasażer potrzebujący skorzystać z rampy wjazdowej, w szczególności poruszający się na wózku inwalidzkim, jednoznacznie sygnalizuje kierowcy taką potrzebę poprzez naciśnięcie specjalnego przycisku oznaczonego piktogramem wózka inwalidzkiego lub w inny jednoznaczny sposób, jeżeli użycie przycisku przez osobę niepełnosprawną lub inną występującą w jej imieniu nie jest możliwe;

- 48.2 kierowca powinien uważnie obserwować zachowanie niepełnosprawnego pasażera w celu udzielenia mu niezbędnej pomocy;
- 48.3 kierowca powinien otworzyć drzwi bez stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów – dotyczy to każdych drzwi, którymi zamierza wsiąść osoba niepełnosprawna;
- 48.4 w przypadku oczekiwania na przystanku osoby poruszającej się na wózku inwalidzkim, korzystającej z pomocy ułatwiających chodzenie lub osoby z dzieckiem przewożonym w wózku, kierowca używa funkcji tzw. przyklęku, tj. obniżenia prawej strony nadwozia;
- 48.5 funkcja przyklęku nie powinna być stosowana jedynie w przypadku, gdy jej użycie spowodowałoby zwiększenie różnicy pomiędzy stopniem wejściowym a poziomem przystanku;
- 48.6 kierowca po uzyskaniu jednoznacznej sygnalizacji przez pasażera potrzeby użycia rampy wjazdowej, każdorazowo wyklada rampę wjazdową oraz zapewnia niezbędną, tj. w zakresie zgłoszonym przez pasażera, pomoc pasażerowi w zajęciu miejsca w pojeździe;
- 48.7 kierowca podczas wykonywania czynności związanych z wyłożeniem rampy wjazdowej, powinien zapytać pasażera o przystanek, na którym ten planuje wysiąść;
- 48.8 kierowca, 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.
- 49 Zasady postępowania przy opuszczaniu pojazdu przez osobę niepełnosprawną:
- 49.1 kierowca powinien otworzyć drzwi bez stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów – dotyczy to każdych drzwi, którymi zamierza wysiąść osoba niepełnosprawna;
- 49.2 kierowca po zatrzymaniu się na przystanku używa funkcji tzw. przyklęku;
- 49.3 funkcja przyklęku nie powinna być stosowana jedynie w przypadku, gdy jej użycie spowodowałoby zwiększenie różnicy pomiędzy stopniem wejściowym a poziomem przystanku;
- 49.4 kierowca po uzyskaniu sygnalizacji przez pasażera potrzeby użycia rampy wjazdowej, każdorazowo wyklada rampę wjazdową oraz zapewnia niezbędną, tj. w zakresie zgłoszonym przez pasażera, pomoc pasażerowi w opuszczeniu pojazdu.
- 50 W przypadku obsługi osób niepełnosprawnych, kierowca powinien ze szczególną uwagą udzielać pasażerom wszelkich informacji dotyczących przejazdu.

Umundurowanie kierowców

- 51 Kierowcy muszą być ubrani schludnie i estetycznie, tj.: w obowiązkowym ubiorze składającym się z:
 - 51.1 długich spodni lub spódnicy zakrywającej kolana (w przypadku kobiet) w jednolitym kolorze granatowym (bez wzoru),
 - 51.2 koszuli jasnoniebieskiego koloru, jednobarwnej (bez wzoru), z nazwą Wykonawcy na wysokości lewej piersi,
 - 51.3 dopuszcza się możliwość rozpięcia koszuli pod szyją o 1 guzik, w przypadku koszuli noszonej z apaszką o 2 guziki,
 - 51.4 swetra jednobarwnego, bez wzoru, koloru granatowego, z nazwą Wykonawcy na wysokości lewej piersi, dopuszczalne jest kierowanie pojazdem bez swetra,
 - 51.5 obowiązuje zakaz pracy w spodniach i bluzach sportowych (za wyjątkiem spodni dżinsowych) oraz ubiorach typu moro.

Postanowienia końcowe

- 52 W trakcie trwania umowy, Zamawiający może zmodyfikować zapisy niniejszego załącznika dotyczące zakresu obsługi pasażerów.

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Łukasz Kłos

WYKONAWCA


PREZES ZARZĄDU
Rafał Goll


Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.
ul. 3 Maja 12 80-802 Gdańsk
REGON: 193102877 NIP: 583-287-56-80
TEL: 58-32-38-100 FAX 58-32-38-179

Załącznik nr 9
do umowy nr 4/ZTM/2025

Transfer danych informatycznych

- 1 W celu usprawnienia wprowadzenia zmian w rozkładach jazdy Strony postanawiają wdrożyć transfer danych z systemów informatycznych Zamawiającego do systemów informatycznych Wykonawcy.
- 2 Format, zakres oraz procedura transferu danych zostanie przekazana w formie dokumentacji na wniosek wykonawcy.
- 3 Zamawiający równolegle do udostępnienia danych do transferu przesyła Wykonawcy skany rozkładów jazdy wraz z wykazem przystanków, czasów jazdy i odległości, które ulegają zmianie na adres e-mail wskazany przez Wykonawcę.
- 4 Transfer danych nie zastępuje dostarczenia rozkładów jazdy w postaci wydruku.

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Łukasz Kłos

WYKONAWCA

PREZES ZARZĄDU

Rafał Goll

 **PKS**
Gdańsk
**Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.**
ul. 3 Maja 12 80-802 Gdańsk
REGON: 193102877 NIP: 583-287-56-80
TEL: 58-32-38-100 FAX 58-32-38-179

Zasady funkcjonowania urządzeń SIP-TRISTAR

§ 1

Ogólne zasady

- 1 Wykonawca jest obowiązany do wyposażenia każdego pojazdu w urządzenia pokładowe współpracujące z użytkowanym przez ZTM w Gdańsku Systemem SIP-TRISTAR.
- 2 Instalacja i konfiguracja urządzeń SIP-TRISTAR musi zostać wykonana zgodnie z wymogami producenta systemu użytkowanego przez ZTM w Gdańsku. Koszt powyższego jak i zakupu odpowiedniego sprzętu poniesie Wykonawca umowy.
- 3 Urządzenia zamontowane w pojazdach muszą przekazywać do Systemu SIP-TRISTAR w czasie rzeczywistym (on-line) między innymi:
 - 3.1 bieżącą datę, czas, pozycję GPS pojazdu,
 - 3.2 identyfikator linii i brygady, który jest wprowadzony przez kierowcę (w szczególnych przypadkach jest wprowadzany zdalnie, przez pracownika Zamawiającego),
 - 3.3 czas wjazdu i wyjazdu pojazdu na/z przystanku,
 - 3.4 żądanie priorytetu dla danego pojazdu na podstawie generowanej przez SIP-TRISTAR informacji o opóźnieniu względem rozkładu jazdy.
- 4 Urządzenia pokładowe SIP-TRISTAR składają się z następujących elementów:
 - 4.1 komputer sterujący wraz z kartą SIM,
 - 4.2 interfejs (zwany także monitorem TFT),
 - 4.3 radio krótkiego zasięgu,
 - 4.4 antena GPS/GSM (preferowana przez Zamawiającego jest antena zewnętrzna),
 - 4.5 okablowanie, mocowania i uchwyty.
- 5 Karty SIM stanowią własność Zamawiającego i mogą być wykorzystane wyłącznie do transmisji danych w SIP-TRISTAR. Zostaną dostarczone, na wniosek Wykonawcy, w uzgodnionym terminie i miejscu.
- 6 Prawidłowość wykonania instalacji w pojazdach Wykonawcy musi być potwierdzane protokolarnie przez obie Strony umowy. Wzór protokołów sporządza Zamawiający.
- 7 Wykonawca zobowiązany jest do połączenia komputera sterującego z sygnałem otwarcia drzwi i sygnałem drogomierza.
- 8 Dokładną lokalizację urządzeń pokładowych Wykonawca musi uzgodnić z przedstawicielem producenta urządzeń. Ustalona lokalizacja musi zostać zaakceptowana przez ZTM w Gdańsku:
 - 8.1 Komputery pokładowe współpracujące z Systemem SIP-TRISTAR muszą zostać umieszczone w wydzielonej obudowie.
 - 8.2 Miejsca instalacji poszczególnych urządzeń SIP-TRISTAR muszą być łatwo dostępne dla serwisu, a jednocześnie zabezpieczone przed dostępem przez osoby trzecie. Montaż poszczególnych urządzeń pokładowych musi się odbyć na stałych elementach pojazdu nienarażonych na wibracje. Dobór miejsca montażu urządzeń SIP-TRISTAR musi uwzględnić brak zakłóceń przez inne elementy zainstalowane w pojeździe.

- 8.3 Monitor TFT musi być zainstalowany w takim miejscu, aby osoba prowadząca pojazd mogła w sposób bezpieczny, w pozycji siedzącej, dokonać obsługi urządzenia. Monitor musi być w zasięgu wzroku i ręki prowadzącego pojazd. Należy unikać bezpośredniego wpływu światła słonecznego na urządzenie.
- 8.4 Komputer sterujący musi być zainstalowany w miejscu uniemożliwiającym dostęp osób niepowołanych, lecz umożliwiającym jego obsługę serwisową i konserwację. Szczelina slotu karty SIM po włożeniu karty musi być zaplombowana tak, aby każde wyjęcie karty wymagało jej zerwania.
- 8.5 Antena zewnętrzna, zamontowana na dachu, nad kabiną prowadzącego pojazd. Dobór miejsca instalacji musi zapewniać dobrą widoczność, ale jednocześnie należy zminimalizować długość kabla łączącego antenę z komputerem pokładowym.
- 8.6 Radio krótkiego zasięgu – sygnał nie może być zakłócany przez żadne z elementów pojazdu, nie dopuszcza się zamontowania urządzenia za metalową płytą, między radiem a środowiskiem zewnętrznym powinna znajdować się jedynie szyba.
- 9 Wykonawca jest zobowiązany przygotować, w porozumieniu z producentem urządzeń SIP-TRISTAR, i dostarczyć do ZTM w Gdańsku dokumentację z przeprowadzonej instalacji. Dokumentacja musi być wykonana indywidualnie dla każdego z typów pojazdów. Ostatecznego odbioru urządzeń dokona ZTM w Gdańsku w obecności Wykonawcy. ZTM w Gdańsku będzie uważał, urządzenia za prawidłowo zainstalowane, jeśli będą one widoczne w systemie SIP-TRISTAR i będą posiadały taką samą funkcjonalność jak obecnie użytkowane urządzenia.
- 10 W celu usprawnienia współpracy, Strony ustanawiają uruchomienie i utrzymanie w stanie gotowości technicznej wydzielonej linii telefonicznej pomiędzy dyspozytorem Wykonawcy a Zamawiającym (m.in. CR), służącej do zgłaszania i weryfikacji usterek SIP-TRISTAR.
- 11 Możliwe jest wypożyczenie urządzeń SIP-TRISTAR od Zamawiającego na innych zasadach.

§ 2

Obowiązki Wykonawcy

- 1 Zapewnienie osobom upoważnionym przez Zamawiającego dostępu do pojazdów (24 godziny/365 dni) w celu sprawdzenia, naprawy lub innych czynności związanych z prawidłowym funkcjonowaniem kart SIM zamontowanych w pojazdach.
- 2 W przypadku konieczności weryfikacji problemu dyspozytor Wykonawcy ma obowiązek niezwłocznego skontaktowania się z osobą prowadzącą pojazd.
- 3 Podczas wykonywania zadań przewozowych pojazdy muszą wysyłać dane zgodnie z § 1 ust. 3.
- 4 Informacje o usterkach i/lub nieprawidłowościach muszą być przekazywane drogą telefoniczną na numer kontaktowy CR (nie później niż w ciągu 30 minut od momentu zaobserwowania problemu przez pracownika Wykonawcy) oraz drogą elektroniczną w ciągu 24 godzin (na adres: uwagiSIP@gdansk.gda.pl).
- 5 W przypadku zdarzeń losowych typu kradzież, pożar, wypadek drogowy itp. z udziałem pojazdów wyposażonych w wypożyczoną kartę SIM, należy przekazać informacje o tym zdarzeniu do Zamawiającego – drogą elektroniczną na adres podany w ust. 4 – nie później niż w ciągu 24 godzin od momentu wystąpienia zdarzenia.

- 6 Wykonawca każdorazowo musi uwzględnić w zamówieniu nowego pojazdu (lub modernizacji eksploatowanego) zainstalowanie urządzeń zgodnie z wymaganiami SIP-TRISTAR, w tym należy przewidzieć doprowadzenie zasilania, wyprowadzenie sygnału otwarcia drzwi i drogomierza.
- 7 Wszelkie koszty instalacji (w tym: koszty przygotowania schematów instalacyjnych dla pojazdów nowego typu, wpięcie sygnału otwarcia drzwi i drogomierza, dostawy elementów wymienionych w § 1 ust. 4) wraz z kosztami konfiguracji urządzeń w pojazdach pokrywa Wykonawca. Prace instalacyjne muszą być wykonywane w porozumieniu z serwisem SIP-TRISTAR Zamawiającego.
- 8 Schematy instalacyjne, o których mowa w ust. 7 wraz z dokładnym wskazaniem miejsca zainstalowania radia krótkiego zasięgu oraz interfejsu (monitora TFT) w kabinie kierowcy każdorazowo muszą zostać uzgodnione pomiędzy Zamawiającym, Wykonawcą i podmiotem serwisującym urządzenia SIP-TRISTAR na rzecz Zamawiającego.
- 9 W momencie wycofania pojazdu z eksploatacji (na stałe lub na okres dłuższy niż 30 dni kalendarzowych) Wykonawca ma obowiązek poinformowania o tym fakcie Zamawiającego. Wykonawca na własny koszt ma obowiązek w ciągu 7 dni roboczych od momentu poinformowania Zamawiającego protokolarnie dostarczyć kartę SIM do siedziby Zamawiającego.
- 10 Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia kierowców z obsługi urządzeń SIP-TRISTAR na własny koszt.
- 11 W przypadkach szczególnych, uzgodnionych pomiędzy stronami umowy, Zamawiający dopuszcza warunkowe odstępstwo od § 1 ust. 1, na ściśle określony okres czasu.
- 12 Wykonawca ma obowiązek naprawy usterek i/lub nieprawidłowości w urządzeniach SIP-TRISTAR w ciągu 48 godzin od momentu ich stwierdzenia.

§ 3

Obowiązki kierowcy Wykonawcy

- 1 Kierowca zobowiązany jest dochować szczególnej staranności w zakresie obsługi urządzeń SIP-TRISTAR. Zabrania się używania urządzeń niezgodnie z ich przeznaczeniem.
- 2 W momencie rozpoczęcia realizacji zadania (każdej brygady), zgodnie z rozkładem jazdy dostarczonym przez Zamawiającego, kierowca ma obowiązek zalogować się do SIP-TRISTAR wprowadzając poprawne dane za pośrednictwem interfejsu (monitora TFT), zgodnie z instrukcją stanowiącą Załącznik nr 20.
- 3 Po zakończeniu realizowanego zadania (każdej brygady) kierowca jest zobowiązany do niezwłocznego wylogowania się z SIP-TRISTAR, zgodnie z instrukcją stanowiącą Załącznik nr 20.
- 4 W przypadku zmiany obsługiwanej brygady, kierowca jest zobowiązany do niezwłocznego wylogowania się z dotychczas wykonywanego zadania i zalogowania się do SIP-TRISTAR, zgodnie z numerem linii i brygady przekazanej przez Zamawiającego, tuż przed rozpoczęciem zmienionego zadania.
- 5 W przypadku awarii pojazdu i wycofania go z obsługi brygady, kierowca jest zobowiązany do niezwłocznego wylogowania się z systemu.
- 6 W przypadku przejazdów technicznych kierowca powinien zalogować się na linię 580, brygady od 71 do 75. Numery brygad przydziela dyspozytor Wykonawcy.
- 7 Każdy kierowca jest zobowiązany do kontrolowania, aby w trakcie wykonywania zadania przewozowego pojazd był zalogowany.

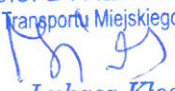
- 8 Kierowca jest zobowiązany kontrolować działanie interfejsu (monitora TFT) przed rozpoczęciem zadania i w jego trakcie. Jeśli ten nie funkcjonuje, funkcjonuje niepoprawnie lub zgłasza problemy (szczegóły w Załączniku nr 20), Wykonawca zobowiązany jest przekazać informację o powyższym problemie. Zamawiający musi otrzymać tę informację zgodnie z zasadami i terminami określonymi w § 2 ust. 4.

§ 4

Obowiązki Zamawiającego

- 1 Do wszystkich urządzeń SIP-TRISTAR karty SIM dostarcza Zamawiający.
- 2 Zamawiający ponosi koszty łączności GSM pomiędzy urządzeniami SIP-TRISTAR a serwerem SIP-TRISTAR.

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Lukasz Kłos

WYKONAWCA


PREZES ZARZĄDU
Rafał Goll


Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.
ul. 3 Maja 12 80-802 Gdańsk
REGON: 193102877 NIP: 583-287-56-80
TEL: 58-32-38-100 FAX 58-32-38-179

Wykaz kar umownych

- 1 Wysokość kar naliczana jest w sposób następujący:
 - 1.1 jako procent kwoty równej iloczynowi liczby wozokilometrów i wartości 1 (jednego) punktu (dotyczy pkt.: 31, 35, 37, 48),
 - 1.2 jako wielokrotność wartości 1 (jednego) punktu , za każdy stwierdzony przypadek (dotyczy pkt.: 1, 3-6, 7, 9, 10, 12-14, 16, 21- 30, 32-34, 36, 55, 61, 62, 67),
 - 1.3 jako wielokrotność wartości 1 (jednego) punktu za każdy stwierdzony przypadek nie więcej niż jeden raz w dniu stwierdzenia (dotyczy pkt.: 2, 7, 8, 11, 15, 38-44, 46, 47, 52,53, 56-58, 68, 69),
 - 1.4 wielokrotność wartości 1 (jednego) punktu, za każdy wykonany kurs (dotyczy pkt.: 17-20, 45, 49-51, 60, 63-66),
- 2 Wartość 1 (jednego) punktu będzie corocznie waloryzowana wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych z czerwca danego roku, według formuły „Analogiczny okres roku poprzedniego = 100”, ogłaszanego w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielonego przez 100. Zwaloryzowana wartość 1 (jednego) punktu będzie obowiązywać od 1 stycznia następnego roku.
- 3 Kara umowna nie może być naliczana za to samo uchybienie z dwóch różnych punktów uchybień w wykazie kar umownych.

Wysokość kar		Wartość punktu = stawka 1 wozkm brutto
Lp.	Rodzaj uchybienia	Liczba woz- zokm/punktów
Ogólne		
1	Za nierealizowanie pisemnych wytycznych/dyspozycji Zamawiającego w zakresie objętym umową.	70
2	Za nieprzedłożenie na żądanie Zamawiającego dokumentów potwierdzających zatrudnienie pracowników Wykonawcy do realizacji niniejszej umowy zgodnie z jej zapisami.	35
3	Za brak powiadomienia o wszelkich możliwych utrudnieniach, które wystąpiły lub mogą wystąpić w związku z realizacją umowy.	35
4	Za brak realizacji postanowień § 4 pkt 19 umowy.	70
5	Za nieposiadanie przeznaczonych do sprzedaży w pojazdach biletów papierowych lub nieprowadzenie takiej sprzedaży zgodnie z § 4 pkt 21 umowy.	35
6	Za brak aktualnych zaświadczeń na wykonywanie transportu zbiorowego.	10
7	Za niewskazanie w formie pisemnej osoby odpowiedzialnej za prawidłową realizację umowy. Dotyczy to również sytuacji, gdy nastąpiła zmiany osoby wyznaczonej do kontaktu z Zamawiającym.	35
8	Za naruszenie § 4 pkt 43 (między innymi nieustosunkowanie się w terminie 10 dni od daty wpływu wszelkich skarg i roszczeń pasażerów).	15
9	Za nieprzestrzeganie postanowień Załącznika nr 4 (wymagania techniczno-eksploatacyjne kasowników biletów papierowych).	10
Pracownicy		
10	Za nieudostępnienie pojazdu kontrolerom biletów zgodnie z zapisami § 4 pkt 29 umowy.	35
11	Za brak lub niewłaściwy ubiór osób instruujących kierujących pojazdami, składającego się z kamizelki odblaskowej koloru żółtego z napisem „instruktor jazdy (+ nazwa Wykonawcy)”.	15
12	Za nieprzestrzeganie, przez prowadzącego pojazd wytycznych Załącznika nr 8, kary będą naliczane za każdy punkt załącznika osobno.	10
Praca przewozowa		
13	Za zwłokę ponad 5 minut lub brak powiadamiania Centrali Ruchu ZTM o wszelkich wypadkach i kolizjach oraz innych zdarzeniach mogących lub mających wpływ na realizację zadań przewozowych.	20
14	Za nieprzestrzeganie aktualnych rozkładów jazdy dostarczonych przez Zamawiającego zgodnie z § 4 pkt 22.	20

15	Za nieprzekazanie do godziny 12:00 Zamawiającemu raportu z wykonania pracy przewozowej zgodnie z § 4 pkt 48 - za każdy dzień zwłoki.	15
16	Za przyspieszenie odjazdu z przystanku początkowego i pośredniego powyżej 1 (jednej) minuty w stosunku do rozkładu jazdy.	15
17	Za przyspieszenie przyjazdu na przystanek końcowy powyżej 2 (dwóch) minut w stosunku do rozkładu jazdy.	15
18	Za zawinione opóźnienie odjazdu z przystanku początkowego powyżej 1 minuty i z przystanku pośredniego powyżej 3 minut.	10
19	Za zawinione opóźnienie odjazdu z przystanku początkowego powyżej 5 minut i z przystanku pośredniego powyżej 10 minut.	15
20	Za zawinione opóźnione włączenie się do ruchu w kursie dojazdowym powyżej 1 minuty (np. na skutek opóźnionego wyjazdu z zajezdni lub nieuzasadnionego postoju na trasie).	10
21	Za niewłączanie po zmroku pełnego oświetlenia dla pasażerów, nieobejmującego przedniej prawej lampy w przedziale dla pasażerów, a podczas jazdy po drogach i ulicach nieoświetlonych nieobejmującego również przedniej części wnętrza pojazdu.	5
22	Za nieudostępnienie pojazdu w celu jego kontroli upoważnionym pracownikom Zamawiającego lub osobom upoważnionym przez Zamawiającego.	15
23	Za niezatrzymanie się na przystanku lub w innym miejscu (jeżeli przepisy drogowe na to pozwalają) i niewypuszczenie do pojazdu pasażerów zdefektowanego innego pojazdu (obsługującego linie Zamawiającego) w celu umożliwienia kontynuacji podróży.	10
24	Za nieprzestrzeganie zasad (określonych w rozkładach jazdy lub w odrębnych pisemnych zarządzeniach Zamawiającego) skomunikowania pojazdów, polegającego na wzajemnym oczekiwaniu na przystanku dwóch lub większej liczby pojazdów w celu umożliwienia dokonania przesiadki pasażerów.	10
25	Za oczekiwanie na przystanku końcowym lub początkowym z włączonym silnikiem powyżej 1 min (przekroczenie 1 min postoju nie podlega karze w przypadku sprzedaży biletów lub niemożności włączenia się do ruchu).	15
26	Za jazdę z otwartymi drzwiami.	15
27	Za niedostosowanie się do „Zasad organizacji ruchu na pętlach” oraz na przystankach początkowo-końcowych, o ile takie zasady obowiązują.	10
28	Za przewożenie pasażerów w kabinie kierowcy.	10
29	Za długotrwałe (ponad odległość jednego przystanku) prowadzenie rozmów przez kierowcę podczas pracy na linii (za wyjątkiem sytuacji związanych z udzielaniem informacji pasażerom).	10
30	Za posiadanie dwóch słuchawek nałożonych na uszy podczas prowadzenia pojazdu.	10

31	Za zlecenie usług przewozowych objętych umową innym operatorom lub przewoźnikom niezgodnie z przepisami zawartymi w § 7 umowy.	2 x liczba wozokm x wartość punktu
32	Za każdorazową odmowę udostępnienia Zamawiającemu lub nieposiadanie niezbędnej dokumentacji dotyczącej usług stanowiących przedmiot umowy.	35
33	Za udokumentowany brak kultury obsługi pasażerów przez personel Wykonawcy oraz aroganckie zachowanie się wobec osób kontrolujących (upoważnionych pracowników Zamawiającego lub osób upoważnionych przez Zamawiającego).	15
34	Za brak poinformowania o przejeździe zamkniętym i/lub okazjonalnym.	20
Pojazdy		
35	Za nieświadczenie usług przewozowych.	2 x liczba wozokm x wartość punktu
36	Za nieudostępnienie dokumentacji związanej z pracą pojazdu.	35
37	Za realizowanie przejazdów pojazdem nie spełniającym wymogów zawartych w przepisach prawa oraz o parametrach techniczno-użytkowych szczegółowo opisanych przez Zamawiającego w Załączniku nr 3. Kara nie będzie naliczana w przypadku, kiedy usługa będzie wykonywana pojazdem o wyższym standardzie niż zamówiony.	0,5 x liczba wozokm x stawka brutto
38	Za realizowanie przejazdów pojazdami nieestetycznymi wewnątrz lub i na zewnątrz pojazdu.	10
39	Za skierowanie do wyjazdu z zajezdni na zadanie brudnych na zewnątrz lub wewnątrz pojazdu.	15
40	Za brak możliwości mechanicznego mycia pojazdów.	70
41	Za brak autobusu rezerwy technicznej w związku z niedotrzymaniem zapisów § 4 pkt 16 umowy.	70
42	Za brak sprawnego systemu łączności pomiędzy Dyspozytornią Wykonawcy a Centralą ruchu Zamawiającego.	35
43	Za nieprzestrzeganie postanowień Załącznika nr 19.	35
44	Za niewyposażenie lub i niewłaściwe eksponowanie informacji w pojeździe zgodnie z Załącznikiem nr 5.	15
45	Za brak przejrzystości szyb w pojeździe.	10
46	Za niezgodną z Załącznikiem nr 5 kolorystykę pojazdu.	70
47	Za niedotrzymanie standardów wykonania, umieszczenia, utrzymania kasetonów informacyjnych określonych Załącznikiem nr 5.	10
48	Za nieprzestrzeganie postanowień Załącznika nr 5 w zakresie pojazdów testowych.	0,5 x liczba wozokm x wartość punktu
49	Za niezapewnienie wentylacji i temperatury wewnątrz pojazdu według zasad określonych w Załączniku nr 6.	35

50	Za brak funkcjonalności układu wentylacji i temperatury wewnątrz pojazdu określonych w Załączniku nr 6	35
51	Za realizowanie przewozów pojazdem, którego stan techniczny wyposażenia (wnętrza) stanowi zagrożenie (np. wystające elementy metalowe, ruchome siedzenia) lub dyskomfort (np.: świecące kontrolki i komunikaty informujące o usterkach pojazdów) dla pasażerów.	35
52	Wyposażenie kabiny kierowcy w elementy dodatkowe nie związane z obsługą pojazdu i pasażerów.	15
Systemy		
53	Za nie zawarcie odrębnej umowy eksploatacyjnej z InnoBaltica o współpracy w zakresie Systemu FALA z winy operatora.	200
54	Za niedotrzymanie postanowień Załącznika nr 20.	15
55	Za brak współpracy z Zamawiającym w zakresie funkcjonowania urządzeń pokładowych w pojazdach Wykonawcy, wchodzących w skład i przesyłających dane do systemów użytkowanych przez Zamawiającego (m.in. SIP-TRISTAR), w tym bieżącego informowania o problemach w obsłudze. Szczegóły dla SIP-TRISTAR określono w Załącznikach nr 10 oraz 20.	35
56	Za niepoinformowanie Zamawiającego o zamiarze wycofania pojazdu zgodnie z § 4 ust. 38 - za każdy dzień zwłoki.	15
57	Za nieprzekazanie do akceptacji schematów instalacyjnych urządzeń SIP-TRISTAR w przypadkach określonych w Załączniku nr 10 lub nieuwzględnienie wymagań/uwag Zamawiającego.	15
58	Za wykonanie instalacji urządzeń SIP-TRISTAR niezgodnie z zaakceptowanym schematem instalacyjnym. Niezależnie od powyższego Wykonawca będzie zobowiązany do niezwłocznego przemontowania na własny koszt urządzeń, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.	15
59	Za niezwrócenie w terminie określonym w § 2 ust. 9 Załącznika nr 10 zdemontowanej karty SIM.	15
60	Za brak działania lub działanie uniemożliwiające Zamawiającemu pobierania bieżących danych z systemu SIP-TRISTAR lub innych systemów Zamawiającego (w przypadku ich wdrożenia), w tym wyłączenie urządzeń. Niezależnie od powyższego wszystkie wykonane takim pojazdem kursy będą traktowane jako niezrealizowane.	15
61	Za uniemożliwianie lub celowe utrudnianie przedstawicielowi Zamawiającego dostępu do pojazdów w celu sprawdzenia poprawności funkcjonowania zamontowanych w nich urządzeń pokładowych.	35
62	Za każde niezgłoszenie drogą elektroniczną usterek mających wpływ na prawidłowe funkcjonowanie urządzeń SIP-TRISTAR (zgodnie z zasadami i terminem określonym w § 2 ust. 4 i 5 Załącznika nr 10) lub innych systemów Zamawiającego (w przypadku ich wdrożenia)	10

63	Za obsługę zadań przewozowych przez pojazd nieposiadający zainstalowanych urządzeń SIP-TRISTAR lub innych systemów Zamawiającego (w przypadku ich wdrożenia). Brak protokolarnego odbioru, o którym mowa w § 1 ust. 6 Załącznika nr 10, będzie traktowany jak brak instalacji. Niezależnie od powyższego wszystkie wykonane takim pojazdem kursy będą traktowane jako niezrealizowane.	20
64	Za niepoinformowanie Zamawiającego o obsłudze zadań przewozowych, zgodnie z zapisami § 3 ust. 8 załącznika nr 10, przez pojazd posiadający nieprawidłowo działające urządzenia SIP-TRISTAR. Niezależnie od powyższego wszystkie kursy wykonane takim pojazdem, do momentu poinformowania Zamawiającego, mogą być traktowane jako niezrealizowane.	5
65	Za każdorazowe niezalogowanie, niewylogowanie lub nieprzełogowanie się w systemie SIP-TRISTAR lub innych systemów Zamawiającego (w przypadku ich wdrożenia) przez kierowcę w momencie odpowiednio: rozpoczęcia, zakończenia pracy lub w związku ze zmianą obsługiwanego brygady lub wozu, zgodnie z zasadami określonymi w Załącznikach nr 10 i 20. Niezależnie od powyższego wszystkie wykonane takim pojazdem kursy mogą być traktowane jako niezrealizowane.	15
66	Za każdorazowe wprowadzenie danych za pomocą interfejsu (monitora TFT) SIP-TRISTAR lub innych systemów Zamawiającego (w przypadku ich wdrożenia) uniemożliwiających poprawną identyfikację pojazdu na zadaniu (brygadzie), różniącej się od rozkładu jazdy przekazanego przez Zamawiającego. Niezależnie od powyższego wszystkie wykonane takim pojazdem kursy będą traktowane jako niezrealizowane.	10
67	Za brak współpracy z Zamawiającym i InnoBaltica w zakresie instalacji i funkcjonowania urządzeń pokładowych w pojazdach Wykonawcy, wchodzących w Systemu FALA, w tym bieżącego informowania o problemach w obsłudze.	35
68	Za niepoinformowanie InnoBaltica o zamiarze wycofania pojazdu zgodnie z umową z InnoBaltica - za każdy dzień zwłoki.	15
69	Za samowolny demontaż lub przeniesienie (montaż) urządzeń Systemu FALA. Niezależnie od konieczności zapłaty kary umownej Wykonawca poniesie koszty zakupu i montażu nowego kompletu urządzeń Systemu FALA w sytuacji, kiedy nie będą one działały poprawnie i/lub InnoBaltica utraci na nie gwarancję.	200
70	Za uniemożliwianie lub celowe utrudnianie InnoBaltica dostępu do pojazdów w celu wykonania montażu, demontażu lub serwisu urządzeń Systemu FALA.	35
71	Za uszkodzenie lub zniszczenie urządzeń Systemu FALA zainstalowanych w obszarze kabiny kierowcy. Niezależnie od konieczności zapłaty kary umownej Wykonawca poniesie koszty zakupu i montażu nowych urządzeń pokładowych również w sytuacji, kiedy InnoBaltica w wyniku tego zdarzenia utraci na nie gwarancję.	200

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
LIBRARY

1950

72	Za każdorazowe niezalogowanie, niewylogowanie lub nieprzelogowanie się w Systemie FALA przez kierowcę w momencie odpowiednio: rozpoczęcia, zakończenia pracy lub w związku ze zmianą obsługiwaną brygady lub wozu. Wykonawca zwolniony jest z powyższych czynności w przypadku prawidłowo zgłoszonej awarii Systemu FALA.	15
----	---	----

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Lukasz Kłos

WYKONAWCA

PREZES ZARZĄDU

Rafał Goll

PKS
Gdańsk

Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.
ul. 3 Maja 12 80-802 Gdańsk
REGON: 193102877 NIP: 583-287-56-80
TEL: 58-32-38-100 FAX 58-32-38-179

Wymagania techniczne i funkcjonowanie Systemu Wizualnej Informacji Pasażerskiej (SWIP)

§ 1 Działanie SWIP

1. Ogólne informacje:
 - 1.1. SWIP obejmuje urządzenia umożliwiające wizualne przekazywanie informacji o trasie przejazdu. W skład SWIP wchodzi zestaw zewnętrznych i wewnętrznych wyświetlaczy do prezentowania wizualnej informacji liniowej.
 - 1.2. Operator zobowiązany jest do samodzielnego wprowadzania do SWIP aktualnych rozkładów jazdy otrzymanych od Organizatora oraz poprawnego zaprogramowania informacji liniowej.
2. Sterowanie SWIP funkcjonuje w oparciu o sterownik:
 - 2.1. zainstalowany w kabinie kierowcy, w miejscu zapewniającym łatwy dostęp, podgląd prezentowanych informacji oraz obsługę sterownika,
 - 2.2. zapewniający automatyzację pracy SWIP – zmianę informacji na wyświetlaczach (kierunku, trasy, ew. oznaczenia linii przy zmianie linii w ramach obsługi zadania przewozowego itd.) po przyjeździe pojazdu na przystanek końcowy,
 - 2.3. umożliwiający kierowcy ręczną korektę aktualnie obsługiwanego lub kolejnego przystanku,
 - 2.4. umożliwiający jednoczesne wyświetlanie w każdym momencie oznaczenia dowolnej istniejącej w sieci ZTM linii oraz dowolnego krańca,
 - 2.5. umożliwiający podczas przejazdu bez pasażerów uruchomienie takiego trybu pracy tablic kierunkowych, w którym wszystkie tablice wewnętrzne są wygaszone, a na tablicach zewnętrznych wyświetlany jest napis „przejazd techniczny”,
 - 2.6. posiadający funkcję automatycznej korekty informacji o realizacji trasy (prezentacji informacji o bieżącym i następnym przystanku na trasie) w oparciu o współrzędne GPS przystanków.
3. Zabrania się prezentowania informacji liniowej na pojeździe w czasie, kiedy nie wykonuje przejazdów z pasażerami. W takim przypadku, na wszystkich wyświetlaczach zewnętrznych musi być eksponowany napis „PRZEJAZD TECHNICZNY”.
4. W czasie pracy na linii komunikacyjnej, na zewnątrz i wewnątrz pojazdu musi być prezentowana wizualna informacja liniowa, odpowiadająca oznaczeniu (numerowi, symbolowi) linii, którą pojazd aktualnie obsługuje.
5. Obowiązkiem Operatora jest zaprogramowanie treści i zapewnienie prawidłowego funkcjonowania SWIP.

§ 2

Specyfikacja wyświetlaczy

1. Tablice zewnętrzne – wymagania ogólne:
 - 1.1. wykonane w oparciu o diody lub klapki wysokiej jasności, emitujące światło koloru pomarańczowego lub zielonego,
 - 1.2. możliwość prezentowania wybranych elementów treści tablicy w inwersji, np. oznaczenia linii lub przebiegu trasy,
 - 1.3. możliwość wyświetlania wszystkich znaków alfanumerycznych (dużych i małych), uwzględniając wszystkie symbole, znaki specjalne oraz polskie litery, przy zastosowaniu czytelnych znaków zbliżonych do prostego druku (bez szeryfów),
 - 1.4. widoczności wyświetlanych treści nie mogą ograniczać żadne elementy umieszczane na szybach okien pojazdu.
2. Tablica zewnętrzna przednia:
 - 2.1. umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad przednią szybą lub w górnej części przedniej szyby,
 - 2.2. przystosowana do wyświetlania:
 - 2.3. oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków – cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów,
 - 2.4. nazwy krańca, do którego zmierza pojazd, prezentowanego w jednym lub w dwóch wierszach, a tylko w wyjątkowych sytuacjach (brak możliwości zmieszczenia tekstu w dwóch wierszach) - w sekwencji płynącej,
 - 2.5. komunikatów dodatkowych do nazwy krańca np.: „kurs skrócony”, „trasa zmieniona”,
 - 2.6. komunikatów stanowiących całą wyświetlaną treść, np. „przejazd techniczny”, „ZA TRAMWAJ”,
3. Tablica zewnętrzna tylna:
 - 3.1. Umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad tylną szybą lub w górnej części tylnej szyby,
 - 3.2. Przystosowana do wyświetlania:
 - 3.2.1. oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków – cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów.
4. Tablica zewnętrzna boczna (po prawej stronie patrząc w kierunku jazdy):
 - 4.1. umieszczona w wydzielonej przestrzeni nad oknami bocznymi lub w górnej części bocznych okien, jeżeli nie ma warunków technicznych do umieszczenia tablicy nad oknami,
 - 4.2. Umieszczona centralnie w osi pojazdu (dopuszczalne przesunięcie tylko w przypadku braku możliwości konstrukcyjnych),
 - 4.3. przystosowana do wyświetlania:
 - 4.3.1. oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków – cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów,
 - 4.3.2. nazwy krańca, do którego zmierza pojazd, prezentowanego w górnym wierszu w formie tekstu statycznego lub w sekwencji płynącej – w zależności od długości nazwy,
 - 4.3.3. komunikatów dodatkowych, np.: „kurs skrócony”, „trasa zmieniona”,
 - 4.3.4. komunikatów stanowiących całą wyświetlaną treść, np. „przejazd techniczny”, „ZA TRAMWAJ”,

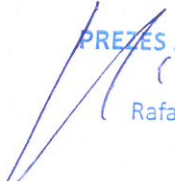
5. liczba i lokalizacja tablic – jedna tablica w pojazdach typu „Sn”, minimum jedna tablica w pojazdach typu „Pn”.
6. Tablica wewnętrzna podsufitowa:
 - 6.1. tablica diodowa koloru czerwonego,
 - 6.2. umieszczona w osi podłużnej autobusu,
 - 6.3. przystosowana do wyświetlania:
 - 6.3.1. oznaczenia linii składającego się z od jednego do trzech znaków – cyfr, liter, znaków specjalnych, w tym dowolnej kombinacji tych elementów,
 - 6.3.2. nazwy krańca, do którego zmierza pojazd, prezentowanego jako tekst statyczny,
 - 6.3.3. komunikatów dodatkowych poprzedzających trasę przejazdu, np.: „kurs skrócony”, „trasa zmieniona”,
 - 6.3.4. informacji o bieżącym przystanku – przed dojazdem do przystanku,
 - 6.3.5. informacji o następnym przystanku – po ruszeniu z przystanku,
 - 6.3.6. aktualnej godziny oraz daty,
 - 6.3.7. informacji i komunikatów, innych przygotowanych i zaprogramowanych treści,
 - 6.3.8. numeru służbowego kierowcy,
 - 6.4. liczba tablic w pojazdach:
 - 6.4.1. jedna w pojazdach typu „Sn”,
 - 6.4.2. dwie w pojazdach typu „Pn”,
 - 6.5. Rozmieszczenie tablic w pojazdach:
 - 6.6. w pojazdach typu „Sn” – za kabiną kierowcy,
 - 6.7. w pojazdach typu „Pn” – za kabiną kierowcy oraz w członie B za sekcją przegubową,
7. Dopuszcza się stosowanie wyższego standardu tablic – w zakresie ustalonym z Zamawiającym oraz za jego pisemną zgodą.

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Łukasz Kłós

WYKONAWCA


PREZES ZARZĄDU
Rafał Goll



Przedsiębiorstwo Komunikacji
Samochodowej Gdańsk Sp. z o.o.
ul. 3 Maja 12 80-802 Gdańsk
REGON: 193102877 NIP: 583-287-56-80
TEL: 58-32-38-100 FAX 58-32-38-179

