

Załącznik nr 6
do umowy nr 63/ZTM/2024

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 uchylnie 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 10.
- 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 włączenia 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 liczbą 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

MKS
Lukasz Kłos

WYKONAWCA

[Signature]
Tomasz Rochowicz
Prezes Zarządu

Załącznik nr 7
do umowy nr 63/ZTM/2024

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


Tomasz Rochowicz
Prezes Zarządu

Załącznik nr 8
do umowy nr 63/ZTM/2024

Zasady obsługi technicznej pojazdów (OTP)

1 Zasady ogólne

- 1.1 Każdy pojazd obsługujący linie komunikacyjne Zamawiającego podlega obsłudze technicznej (OTP) wg zasad określonych w niniejszym załączniku.
- 1.2 OTP dzieli się na obsługę codzienną, bieżącą i okresową.
- 1.3 Procesy OTP muszą być wykonywane na terenie zajezdni.
- 1.4 Wykonawca zobowiązany jest do udokumentowania realizacji każdego procesu OTP dla każdego pojazdu. Zamawiający ma prawo kontroli i weryfikacji tych dokumentów. Wszystkie dokumenty każdego procesu OTP dla każdego pojazdu muszą być natychmiast udostępnione Zamawiającemu na jego żądanie.
- 1.5 Zamawiający ma prawo wprowadzić własny wzór dokumentów raportowania OTP dla każdego pojazdu. Wykonawca zobowiązany będzie do prowadzenia tej dokumentacji zgodnie z wytycznymi Zamawiającego.
- 1.6 Zamawiający zastrzega sobie prawo do niezapowiedzianej obecności pracowników Zamawiającego podczas wykonywania procesów OTP danego pojazdu.
- 1.7 Proces codziennej obsługi pojazdu wykonywany jest przed wyjazdem pojazdu na zadanie w danym dniu, jego udokumentowanie następuje poprzez odpowiednie wpisy w karcie drogowej pojazdu przed przystąpieniem do realizacji pracy przewozowej
- 1.8 Dla każdego pojazdu na dany dzień pracy wydawana jest jedna karta drogowa.

2 Proces obsługi codziennej

- 2.1 Ciąg obsługi codziennej pojazdu obejmuje m.in.:
 - 2.1.1 kontrolę stanu wyposażenia i systemów pokładowych (m.in. oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego, kasowników, SWIP, SFIP i innych systemów elektronicznych);
 - 2.1.2 podstawową kontrolę elementów zawieszenia i układu napędowego, stanu poszycia i ogólnej estetyki pojazdu;
 - 2.1.3 uzupełnienie płynów eksploatacyjnych;
 - 2.1.4 udokumentowanie usterek;
 - 2.1.5 sprzątanie pojazdu (zamiatanie i mycie podłogi, usuwanie zanieczyszczeń);
 - 2.1.6 mycie poręczy, uchwytów, wewnętrznych tablic SWIP;
 - 2.1.7 usuwanie napisów, rysunków, naklejek i innych zanieczyszczeń;
 - 2.1.8 mycie zewnętrznych poszyc pojazdów na stanowisku automatycznej myjni mechanicznej;
 - 2.1.9 udokumentowanie w numerowanej karcie drogowej dla danego pojazdu (rozpoczynającego w danym dniu eksploatację na liniach komunikacyjnych Zamawiającego) wykonanie procesów obsługi codziennej i dopuszczenie tego pojazdu do świadczenia usług na liniach komunikacyjnych Zamawiającego.

3 Proces obsługi bieżącej i okresowej pojazdu

- 3.1 Proces obsługi bieżącej jest wykonywany w przypadku odnotowania w procesie obsługi codziennej usterek wymagających naprawy:
 - 3.1.1 w zakresie uzależnionym od rodzaju stwierdzonej usterki;
 - 3.1.2 wykonywane przed ponownym skierowaniem pojazdu do świadczenia usługi przewozu.

- 3.2 Procesy obsługi bieżącej wykonywany co najmniej raz w miesiącu lub każdorazowo po zanieczyszczeniu wnętrza:
 - 3.2.1 kompleksowe czyszczenie tapicerki siedzeń;
 - 3.2.2 mycie poręczy, uchwytów, przycisków, wewnętrznych tablic SWIP;
 - 3.2.3 mycie ram okiennych;
 - 3.2.4 mycie powierzchni zabudowy pojazdu (nadkola, zabudowa zbiorników paliwa, zabudowa silnika, półki, miejsca na bagaż itd.);
 - 3.2.5 kompleksowe mycie podłogi (uwzględniając wszystkie podesty itd.);
 - 3.2.6 usuwanie napisów, rysunków, naklejek i innych zanieczyszczeń.

- 3.3 **Czynności kontrolne pojazdu obsługi okresowej wykonywane co każde 30 000 km (lub częściej, jeżeli wymaga tego gwarancja producenta pojazdu):**
 - 3.3.1 sprawdzenie wycieków oleju z silnika i szczelności układu smarowania;
 - 3.3.2 sprawdzenie szczelności układu wydechowego;
 - 3.3.3 sprawdzenie działania i szczelności układu chłodzenia;
 - 3.3.4 sprawdzenie działania i szczelności układu pneumatycznego;
 - 3.3.5 sprawdzenie działania i szczelności układu hamulcowego;
 - 3.3.6 sprawdzenie prawidłowości działania hamulca przystankowego;
 - 3.3.7 sprawdzenie działania i szczelności instalacji hydraulicznej;
 - 3.3.8 sprawdzenie prawidłowości działania zawieszenia na każdej z osi;
 - 3.3.9 sprawdzenie stanu ogumienia;
 - 3.3.10 sprawdzenie układu kierowniczego;
 - 3.3.11 sprawdzenie funkcji przykłąku i podnoszenia nadwozia;
 - 3.3.12 sprawdzenie funkcjonowania systemu otwierania i zamykania drzwi w tym m.in.:
 - 3.3.12.1 mechanizmu automatycznego ponownego otwarcia drzwi;
 - 3.3.12.2 blokady przystankowej;
 - 3.3.12.3 układu otwierania drzwi przez pasażerów;
 - 3.3.12.4 funkcji automatycznego zamykania drzwi;
 - 3.3.12.5 sygnału zamykania drzwi;
 - 3.3.13 sprawdzenie stanu uszczelek gumowych drzwi;
 - 3.3.14 sprawdzenie prawidłowości działania rampy dla wózka inwalidzkiego;
 - 3.3.15 sprawdzenie działania głównego wyłącznika prądu;
 - 3.3.16 diagnostyka układu elektrycznego i elektronicznego pojazdu;
 - 3.3.17 sprawdzenie zamocowania i stanu siedzeń pasażerów;
 - 3.3.18 sprawdzenie miejsca do przewozu wózka inwalidzkiego (mocowania pasa);
 - 3.3.19 sprawdzenie stanu poszyc wewnętrznych i zewnętrznych, listew, zderzaków;
 - 3.3.20 sprawdzenie stanu powłok lakierniczych na poszyciu zewnętrznym;
 - 3.3.21 sprawdzenie kratownicy oraz poszycia zewnętrznego pod kątem pęknięć;
 - 3.3.22 sprawdzenie prawidłowości stanu i działania przegubu (m.in. głośności pracy pod kątem uciążliwości dla pasażerów, stanu osłon przegubu) – tylko dla autobusów przegubowych klasy Pn;
 - 3.3.23 sprawdzenie działania urządzeń SFIP i SWIP;
 - 3.3.24 sprawdzenie działania urządzeń monitoringu wizyjnego;
 - 3.3.25 sprawdzenie poprawności odometru;
 - 3.3.26 w przypadku pojazdów zeroemisyjnych dodatkowe czynności kontrole są przeprowadzane zgodnie z wymogami producenta.

3.4 Czynności kontrolne pojazdu obsługi okresowej wykonywane sezonowo:

- 3.4.1 sprawdzenie działania układu ogrzewania pojazdu – przed okresem zimowym, tj. nie później niż 15 października w każdym roku trwania umowy;
- 3.4.2 sprawdzenie działania wywietrzników dachowych i układu wentylacji wymuszonej – przed okresem letnim, tj. nie później niż 15 kwietnia w każdym roku trwania umowy;
- 3.4.3 sprawdzenie działania układu klimatyzacji, tj. kontrola efektywności chłodzenia, wymiana filtrów jednorazowych lub czyszczenie filtrów metalowych, odgrzybienie układu – przed okresem letnim, tj. nie później niż 15 kwietnia w każdym roku trwania umowy;
- 3.4.4 wykonawca zobowiązany jest do sporządzania protokołów z przeprowadzonych określonych czynności kontrolnych w każdym roku trwania umowy i przedstawiania ich Zamawiającemu w wyznaczonym terminie:
 - 3.4.4.1 dla czynności określonych w pkt 3.4.1 do 20 października danego roku,
 - 3.4.4.2 dla czynności określonych w pkt 3.4.2 i 3.4.3 do 20 kwietnia danego roku.

3.5 Dodatkowe czynności obsługi okresowej pojazdu:

- 3.5.1 mycie komór silnika i podzespołów pojazdu, jeżeli są zanieczyszczone;
- 3.5.2 naprawy uszkodzeń mechanicznych zewnętrznego i wewnętrznego poszycia pojazdów, siedzeń, poręczy i innych elementów wyposażenia wnętrza wykonywane:
 - 3.5.2.1 każdorazowo po wystąpieniu uszkodzenia dla uszkodzeń zagrażających bezpieczeństwu lub powodujących niezgodność pojazdu z zapisami umowy;
 - 3.5.2.2 w ciągu maksymalnie 7 dni od wystąpienia uszkodzenia elementów poszycia zewnętrznego polegających na zarysowaniu, obtarciu lub niewielkich uszkodzeniach ciągłości poszycia;
 - 3.5.2.3 w ciągu maksymalnie 10 dni od wystąpienia uszkodzenia elementów wyposażenia wnętrza pojazdu wpływających na estetykę pojazdu;
 - 3.5.2.4 zgodnie z technikami przewidzianymi przed producenta pojazdu, tj. poprzez wymianę lub ewentualną naprawę elementu, lakierowanie i w oparciu o części zamienne oryginalne (stosowane oznaczenia wg klasyfikacji części: O, OE, OEM lub Q, OEM, OES) lub o jakości porównywalnej z oryginalnymi (tzw. zamienniki, stosowane oznaczenia wg klasyfikacji części: PC, PT, PJ lub dopuszczalnie P).
 - 3.5.2.5 Wykonawca na koniec każdego miesiąca przesyła w formie elektronicznej zestawienie wykonanych przeglądów bieżących i okresowych (wraz z wyszczególnieniem przeprowadzonych czynności) dla każdego pojazdu świadczącego usługi w sieci Zamawiającego.

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Lukasz Kłos

WYKONAWCA

Tomasz Rochowicz

Prezes Zarządu

Załącznik nr 9
do umowy nr 63/ZTM/2024

Wymagania techniczne dot. zajezdni

Wymagania dla zaplecza technicznego zajezdni:

- 1 Obiekt zajezdni, musi posiadać:
 - 1.1 teren ogrodzony stałym ogrodzeniem budowlanym zapewniającym bezpieczeństwo i wydzielenie terenu; teren nie może być ogólnodostępny;
 - 1.2 plac postojowo-manewrowy z nawierzchnią równą i utwardzoną (betonową, bitumiczną, kostkową, klinkierową, z płyt betonowych lub kamienno-betonowych) oraz posiadającą odpowiednią nośność dostosowaną do obciążeń wynikających z użytkowania autobusów (dla kategorii ruchu KR-4);
 - 1.3 łączną powierzchnię placów postojowo - zapewniającą jednoczesny postój wszystkich przewidzianych do realizacji umowy autobusów i bezpieczne manewrowanie nimi, uwzględniając ewentualny postój części pojazdów w halach postojowo-obslugowych (bez zakłócania możliwości funkcjonowania obsługowej części hali);
 - 1.4 organizacja miejsc postojowych nie może powodować konieczności przestawiania jednego autobusu dla wyjazdu/wjazdu ze stanowiska lub przemieszczania się po drogach manewrowych innego autobusu;
 - 1.5 halę (lub hale) obsługową lub postojowo-obslugową;
 - 1.6 zaplecze administracyjno-biurowe i socjalne dla pracowników zajezdni, z tym zastrzeżeniem, że dopuszczalne jest zorganizowanie zaplecza administracyjno – biurowego w filii lub poza terenem zajezdni;
 - 1.7 w zależności od wyboru rodzaju pojazdów Zeroemisyjnych należy zapewnić odpowiednią infrastrukturę niezbędną do zaopatrzenia pojazdów w odpowiednie paliwo, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa oraz wymaganiami technicznymi;
 - 1.8 stacja zasilania pojazdów zeroemisyjnych musi posiadać możliwość działania również w przypadku awarii sieci energetycznej zasilającej infrastrukturę stacji zasilania pojazdów:
 - 1.8.1 urządzenie lub infrastruktura zapewniająca alternatywne zasilanie (niezależne od sieci energetycznej) stacji ładowania pojazdów zeroemisyjnych musi znajdować się na terenie zajezdni i być dostępne w czasie trwania umowy gwarantując wydajność zapewniającą brak wpływu na planową pracę przewozową,
 - 1.8.2 Infrastruktura ładowania pojazdów musi zapewnić możliwość naładowania pojazdu do 100% paliwa, którym jest zasilane.
 - 1.8.3 Liczba dystrybutorów do ładowania pojazdów zeroemisyjnych oraz czas ładowania pojazdu nie może wpływać negatywnie na realizację pracy przewozowej zaplanowanej na dany dzień;
 - 1.8.4 Liczba dystrybutorów musi zapewnić minimalnie możliwość naładowania 75% pojazdów do poziomu minimum 80% w okresie pomiędzy poszczególnymi zadaniami przewozowymi.

UWAGA:

Zamawiający dopuszcza możliwość zorganizowania filii, która podobnie jak zajezdnia musi posiadać i spełniać łącznie z obiektem zajezdni wymagania określone w punktach 1.1., 1.2. oraz 1.3. Zarówno ewentualna filia oraz zaplecze administracyjno-biurowe, o którym mowa w pkt 1.5 muszą spełniać warunek lokalizacji obiektu określony w § 1 ust. 40) wzoru umowy.

- 2 Stanowiska obsługi codziennej pojazdów zlokalizowane w hali obsługowej lub obsługowo-postojowej na terenie zajezdni muszą posiadać:
 - 2.1 kanał przeglądowy lub zestaw podnośników zapewniające możliwość obsługi całego podwozia pojazdu (gdy pojazd stoi);
 - 2.2 stanowisko uzupełniania płynów eksploatacyjnych;
 - 2.3 wydzielone stanowisko do serwisowania klimatyzacji.

- 3 Stanowiska obsługi bieżącej i okresowej pojazdów do wykonywania przeglądów technicznych, napraw bieżących oraz czynności obsługowych przed badaniem technicznym dostosowane do możliwości obsługi wszystkich pojazdów muszą posiadać:
 - 3.1 dwa kanały obsługowe lub minimum dwa zestawy podnośników zapewniające możliwość obsługi całego podwozia pojazdu;
 - 3.2 stanowisko wymiany ogumienia;
 - 3.3 stanowisko mobilne lub stacjonarne do usuwania mechanicznego lub ręcznego lodu i śniegu z dachu autobusów:
 - 3.3.1 odpowiedni program w myjni automatycznej może zapewnić ww. funkcjonalność: stanowisko myjni automatycznej.
 - 3.4 stanowisko uzupełniania smarów i wymiany olejów;
 - 3.5 urządzenia do sprawdzenia szczelności i działania układów chłodzenia, pneumatycznego, hamulcowego, hydraulicznego, elektrycznego;
 - 3.6 urządzenia do sprawdzenia prawidłowości działania zawieszenia oraz układu kierowniczego;
 - 3.7 urządzenia diagnostyczne wraz z odpowiednim oprogramowaniem i stanowisko do sprawdzenia prawidłowości działania systemów elektronicznych.

- 4 Wszystkie obiekty zaplecza technicznego muszą spełniać odpowiednie wymagania prawne i stosowne dopuszczenia dla użytkowania jako zaplecze eksploatacji pojazdów.

- 5 Hale (lub hala) obsługowe lub postojowo-obługowe muszą spełniać warunki:
 - 5.1 budynki jak i inne obiekty budowlane, w których znajdują się pomieszczenia pracy, powinny być zbudowane i utrzymywane zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi, obowiązującymi polskimi normami, wytycznymi oraz zasadami wiedzy technicznej;
 - 5.2 wszystkie obiekty budowlane zaplecza technicznego muszą spełniać odpowiednie wymagania prawne i stosowne dopuszczenia dla użytkowania jako zaplecze eksploatacji pojazdów;
 - 5.3 wszystkie obiekty budowlane muszą być wyposażone w instalacje sanitarne, ogrzewania, wentylacji i elektryczną oraz posiadać odpowiednie właściwości cieplne przegród zewnętrznych w zakresie, wielkości i formie pozwalającej na realizację usług serwisowych w warunkach pracy opisanymi w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tj. Dz. U. 2003 nr 169, poz.1650 z późn. zm.);
 - 5.4 wszystkie hale muszą być utrzymywane w należyłym stanie techniczno-funkcjonalnym, co powinno być potwierdzone prowadzonymi dla tych obiektów „Książkami obiektu budowlanego” zgodnie z obowiązującym prawem w rozumieniu art. 64 Prawa Budowlanego;

- 5.5 wymagania dotyczące pomieszczeń i stanowisk pracy powinny spełniać wymogi zawarte w Rozporządzeniu Ministra Pracy i Polityki Socjalnej w sprawie ogólnych przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy (tj. Dz. U. 2003 nr 169, poz.1650 z późn. zm.); do najistotniejszych wymagań w tym zakresie (wynikających z Rozporządzenia) należą:
- 5.5.1 pomieszczenia pracy, tj.: do wykonywania przeglądów, napraw czy obsługi autobusów oraz pomieszczenia przeznaczone na pobyt ludzi powinny być dostosowane do rodzaju wykonywanej pracy, wielkości obsługiwanego pojazdu i liczby zatrudnionych pracowników;
 - 5.5.2 powierzchnia i wysokość pomieszczeń pracy powinny zapewniać spełnienie wymagań bezpieczeństwa i higieny pracy, z uwzględnieniem rodzaju wykonywanej pracy, stosowanych technologii oraz czasu przebywania pracowników w tych pomieszczeniach wg ww. Rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej;
 - 5.5.3 we wszystkich pomieszczeniach pracy, w których wykonywane są prace naprawcze, przeglądowe lub obsługowe autobusów należy zapewnić wentylację naturalną, mechaniczną lub obie jednocześnie; wentylację naturalną mogą stanowić odpowiednio usytuowane otwory okienne, dachowe oraz kanały wentylacyjne;
 - 5.5.4 w pomieszczeniach pracy powinny być zainstalowane urządzenia grzewcze, które pozwolą na ogrzewanie pomieszczeń w porze obniżonej temperatury; w pomieszczeniach pracy należy utrzymywać podczas chłódów dostatecznie wysoką temperaturę dostosowaną do rodzaju wykonywanej pracy – nie niższą niż 14°C; w pomieszczeniach pracy, w których jest wykonywana lekka praca fizyczna i w pomieszczeniach biurowych temperatura nie może być niższa niż 18°C; wybór urządzeń grzewczych musi być dostosowany do funkcji pomieszczenia (np. w pomieszczeniach gdzie mogą wystąpić opary benzyny, olejów nie wolno stosować urządzeń grzewczych z otwartym paleniskiem, np. piecyków);
 - 5.5.5 podłoga w pomieszczeniach pracy powinna być stabilna, równa, nieśliska, niepyląca i odporna na ścieranie oraz nacisk, a także łatwa do utrzymania w czystości (łatwo zmywalna); z uwagi na wykonywane czynności naprawcze i obecność różnych smarów, olejów czy benzyn, ściany tych pomieszczeń powinny być wykonane z materiałów łatwo zmywalnych i nienasiąkliwych do wysokości 1,6 m;
 - 5.5.6 bramy wjazdowe lub wrota garażowe powinny mieć wymiary pozwalające na swobodny przejazd oraz przejście ludzi; wysokość tych bram lub wrót nie powinna być mniejsza niż 4,1 m, natomiast szerokość bram lub wrót nie powinna być mniejsza niż 3,4 m.
- 6 Kanały przeglądowe i obsługowe muszą spełniać warunki:
- 6.1 głębokość od 1,2 m do 1,8 m;
 - 6.2 długość mierzona na poziomie ławy pomiarowej pomniejszona o długość schodów, o ile znajdują się na końcu lub początku kanału, odpowiadająca długości obsługiwanego autobusu (długość efektywna);
 - 6.3 szerokość mierzona na poziomie ławy pomiarowej powinna mieścić się w granicach od 0,7 do 1,0 m;
 - 6.4 wyposażenie w odpowiednie oświetlenie;
 - 6.5 wyposażenie w urządzenie do podnoszenia osi pojazdu o udźwigu co najmniej 115 kN; wejście do kanału przy pomocy drabinki lub schodów;
 - 6.6 odprowadzenie ścieków do studzienek bezodpływowych lub do instalacji technologicznej.

- 7 Uzyskanie przez Wykonawcę PZ jest uwarunkowane spełnieniem wymagań dotyczących Zajezdni oraz samochodów pogotowia technicznego.
- 8 Zamawiający w każdej chwili może przeprowadzić kontrolę w zakresie spełnienia zapisów niniejszego załącznika i może cofnąć PZ lub wydać PZ warunkowy w przypadku stwierdzenia uchybienia.

Wymagania dla samochodów pogotowia technicznego

- 9 Samochód (lub samochody) pogotowia technicznego muszą posiadać:
 - 9.1 formalną i techniczną możliwość przywrócenia sprawności autobusu w zakresie umożliwiającym powrót pojazdu do realizacji zadań przewozowych lub samodzielny zjazd na zajezdnię Wykonawcy;
 - 9.2 formalną i techniczną możliwość holowania pojazdów Wykonawcy z czasem reakcji (tj. czasem pomiędzy zgłoszeniem awarii do dyspozytora Wykonawcy przez prowadzącego pojazd a podjęciem działań na miejscu awarii) do 60 minut dla pojazdu unieruchomionego na obszarze Miasta Gdańska oraz do 120 minut poza tym obszarem w przypadku awarii pojazdów blokującej ruch innych użytkowników ruchu drogowego;
 - 9.3 warsztat z podstawowymi narzędziami (wraz z drabiną) w celu dokonywania drobnych napraw oraz uzupełniania płynów eksploatacyjnych;
 - 9.4 podnośniki oraz narzędzia niezbędne do wymiany kół;
 - 9.5 możliwość uruchomienia pojazdu pozbawionego energii elektrycznej w zakresie układu 24V.
- 10 Samochód posiadający możliwość holowania pojazdów Wykonawcy – punkt 9.2. – może być w posiadaniu podmiotu zewnętrznego pod warunkiem zagwarantowania w umowie pomiędzy Wykonawcą a właścicielem holownika czasu reakcji opisanego w punkcie 9.2. Wykonawca musi dostarczyć Zamawiającemu kopię aktualnej umowy pomiędzy Wykonawcą a posiadaczem holownika.
- 11 Funkcje opisane w punktach 9.1.-9.5. mogą być realizowane przez różne samochody.
- 12 Samochody muszą spełniać warunki dodatkowe dla pojazdu samochodowego przeznaczonego do wykonywania czynności na drodze określone § 38.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 z późn. zm).
- 13 Samochody pogotowia technicznego w całym okresie trwania Umowy muszą się prezentować w stanie czystym i estetycznym.
- 14 Pracownicy pogotowia technicznego wykonujący prace poza terenem zajezdni muszą być ubrani w czyste ubranie robocze. Dokładną specyfikację ubrania Zamawiający uzgodni z Wykonawcą po podpisaniu umowy.
- 15 Warunkiem pozyskania przez Wykonawcę PZ jest posiadanie przez Wykonawcę samochodu pogotowia technicznego (lub podpisanej aktualnej umowy z innym podmiotem posiadającym samochód pogotowia technicznego).

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku


Lukasz Kłos

WYKONAWCA


Tomasz Rochowicz
Prezes Zarządu

Załącznik nr 10
do umowy nr 63/ZTM/2024

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.
- 2 Warunkiem dopuszczenia do pracy w sieci Zamawiającego jest uzyskanie PK.
 - 2.1 Na co najmniej 10 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi Wykonawca przystąpi do procedury certyfikacji prowadzących Wykonawcy,
 - 2.2 Procedura certyfikacji prowadzących będzie obejmować:
 - 2.2.1 rozwiązanie testu wiedzy o sieci Zamawiającego oraz obowiązujących w niej przepisach,
 - 2.2.2 wynik testu uważa się za pozytywny w przypadku uzyskania co najmniej 70% punktów,
 - 2.2.3 za przygotowanie bazy pytań odpowiada Zamawiający.
- 3 Certyfikacja odbywa się w siedzibie Zamawiającego może odbywać w innym uzgodnionym miejscu. W przypadku, gdy certyfikacja odbywa się poza siedzibą Zamawiającego, Wykonawca pokrywa wszelkie koszty związane z certyfikacją prowadzących przez Zamawiającego.
- 4 Certyfikacja nowo zatrudnionych pracowników w okresie trwania umowy musi nastąpić przed przystąpieniem do pracy na zasadach określonych w pkt. 2.2.

Czynności przed rozpoczęciem obsługi zadań przewozowych

- 5 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:
 - 5.1 stanu poręczy, uchwytów, siedzeń,
 - 5.2 czystości wnętrza pojazdu,
 - 5.3 funkcjonowania układu sterowania drzwiami,
 - 5.4 sprawności funkcjonowania kasowników biletowych,
 - 5.5 sprawności blokady przystankowej.
- 6 Kierowca każdorazowo przed rozpoczęciem obsługi brygady jest zobowiązany do:
 - 6.1 zapoznania się z dyspozycjami dotyczącymi funkcjonowania danego zadania przewozowego w dniu pracy kierowcy;
 - 6.2 zalogowania się do SIP-TRISTAR;
 - 6.3 zalogowania się do systemu FALA.

Możliwość zmiany trasy przejazdu

- 7 Zabroniona jest samowolna zmiana trasy przez kierowcę, która skutkowałaby pominięciem przystanku.
- 8 W przypadkach nadzwyczajnych takich jak np. zagrożenie bezpieczeństwa, zdrowia lub życia, popełnienie przestępstwa, rażące naruszenie przepisów porządkowych lub inne poważne zakłócenia porządku publicznego, prowadzący pojazd jest uprawniony jest do

zmiany trasy przejazdu w celu skorzystania z pomocy odpowiednich służb, w szczególności Policji, Straży Miejskiej, jednostki ratowniczo-gaśniczej, placówki służby zdrowia.

Ogólne zasady pracy i obsługi pasażerów

- 9 Kierowca pojazdu musi posiadać numerowaną kartę drogową, służącą do rejestrowania rzeczywistego czasu i przebiegu pracy kierowcy i pojazdu.
- 10 Kierowca musi posiadać aktualne PK (w formie identyfikatora) przed przystąpieniem do pracy.
- 11 Kierowca pojazdu musi posiadać PP danego pojazdu, na którym pełni służbę.
- 12 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.
- 13 Kierowca zobowiązany jest do prowadzenia sprzedaży biletów papierowych zgodnie z § 4 ust. 30 umowy.
- 14 Sprzedaż biletów może się odbywać tylko w czasie postoju pojazdu na przystanku.
- 15 Kierowca ma obowiązek posiadania przy sobie w widocznym dla pasażera miejscu identyfikatora (legitymacja służbowa) wraz ze zdjęciem, numerem służbowym oraz logo Wykonawcy realizującego przewóz. Wzór identyfikatora określi Zamawiający.

Zatrzymanie pojazdu i obsługa pasażerów na przystankach

- 16 Z uwagi na charakter przystanku na wyznaczonych na trasie linii przystankach:
 - 16.1 „stałych” kierowca jest zobowiązany każdorazowo zatrzymać pojazd bez względu na obecność pasażerów w pojeździe lub na przystanku,
 - 16.2 „warunkowych”, tzw. „na żądanie”, kierowca jest zobowiązany zatrzymać pojazd, jeżeli pasażer oczekujący na przystanku zasygnalizuje potrzebę zatrzymania pojazdu poprzez wyraźne podniesienie ręki lub pasażer znajdujący się w pojeździe zasygnalizuje potrzebę zatrzymania poprzez użycie przycisku „stop”.
- 17 Dojeżdżając do przystanku „na żądanie” kierowca powinien zwrócić szczególną uwagę na sygnalizację potrzeby zatrzymania i być przygotowany do zatrzymania pojazdu.
- 18 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.
- 19 Zatrzymanie pojazdu na przystanku powinno nastąpić:
 - 19.1 jak najbliżej krawędzi przystanku – nie dalej niż 200 mm;
 - 19.2 w sposób umożliwiający bezpieczną obsługę przystanku – wymianę pasażerską (wsiadanie i wysiadanie pasażerów), tj. tak aby wszystkie drzwi pojazdu znajdowały się na długości krawędzi przystanku;
 - 19.3 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).

- 20 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 podejźdza tak, aby była możliwa bezpieczna obsługa przystanku.
- 21 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.
- 22 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.
- 23 Kierowca jest zobowiązany do umożliwienia wysiadania i wsiadania wszystkim pasażerom wszystkimi drzwiami pojazdu.
- 24 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.
- 25 Na przystankach początkowych pojazdy powinny być podstawiane co najmniej na 5 minut przed rozkładową godziną odjazdu. Wszystkie wyjątki od tej zasady określone są w „Zasadach organizacji ruchu na pętlach”, określonych wytycznych Zamawiającego.
- 26 Zatrzymanie pojazdu i obsługa pasażerów poza przystankiem:
 - 26.1 Zabronione jest zatrzymanie pojazdu poza przystankami wyznaczonymi na trasie przejazdu oraz umożliwienie wysiadania z pojazdu i wsiadania pasażerom do pojazdu,
 - 26.2 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,
 - 26.3 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,
 - 26.4 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,
 - 26.5 Każdorazowo wypuszczenie pasażerów może nastąpić wyłącznie z zachowaniem szczególnej ostrożności i po upewnieniu się, że nie zagraża im niebezpieczeństwo podczas wysiadania z pojazdu,
 - 26.6 W przypadkach o których mowa w punktach 26.2.÷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

- 27 W przypadku nagłego zachowania pasażera zagrażającego jego zdrowiu lub życiu, kierowca jest zobowiązany do udzielenia pomocy pasażerowi, a w szczególności:

- 27.1 wezwać pomoc (pogotowie ratunkowe) na nr alarmowy 112,
- 27.2 udzielić pierwszej pomocy przedmedycznej
- 27.3 powiadomić CR i postępować wg poleceń CR.
- 28 W przypadku zdarzenia drogowego z udziałem pojazdu kierowca powinien:
 - 28.1 zredukować możliwość zwiększenia się skutków zdarzenia,
 - 28.2 zapoznać się ze stanem pasażerów,
 - 28.3 w przypadku stwierdzenia lub otrzymania informacji o odniesionych urazach zagrażających zdrowiu lub życiu podjąć działania opisane w punktach 27.1.-27.3.,
 - 28.4 zapoznać się ze stanem pojazdu oraz powiadomić służby zabezpieczenia ruchu.
- 29 W przypadku powstania w pojeździe pożaru, groźnego dla zdrowia i życia zadymienia lub stwierdzenia użycia niebezpiecznych dla zdrowia i życia substancji prowadzący pojazd powinien:
 - 29.1 natychmiast zatrzymać pojazd,
 - 29.2 rozpocząć akcję ewakuacyjną informując pasażerów o sposobie bezpiecznego opuszczenia pojazdu,
 - 29.3 powiadomić służby ratunkowe na nr telefoniczny 112 oraz służbę CR,
 - 29.4 ewentualnie, jeżeli jest to możliwe z zachowaniem bezpieczeństwa prowadzącego pojazd, podjąć działania mając na celu ograniczenie skutków pożaru (wyłączenie głównego wyłącznika prądu, użycie gaśnic),
 - 29.5 postępować wg poleceń CR.

Stosowanie układu otwierania drzwi przez pasażerów

- 30 Kierowca zobowiązany jest do stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów, z wyjątkiem sytuacji opisanych w pkt 30.2 i 30.3.
 - 30.1 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.
 - 30.2 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.
 - 30.3 Prowadzący powinien odstąpić od stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów w sytuacjach obsługi pasażerów niepełnosprawnych – punkt 53.3. i 55.1.

Bezpieczeństwo prowadzenia pojazdu

- 31 Podczas jazdy prowadzącemu zabrania się:
 - 31.1 palenia tytoniu, używania e-papierosów,
 - 31.2 spożywania posiłków i napojów,
 - 31.3 korzystania z telefonu wymagającego trzymania słuchawki lub mikrofonu w rękę,
 - 31.4 wykorzystywania dwóch słuchawek nałożonych na uszy podczas prowadzenia pojazdu.
 - 31.5 W czasie jazdy zabronione jest przewożenie osób postronnych w kabinie prowadzącego pojazd (z zastrzeżeniem ust. 34), w tym pracowników Wykonawcy, z wyłączeniem instruktorów Wykonawcy wyposażonych w widoczne oznakowanie w postaci kamizelki odblaskowej.

- 31.6 W czasie jazdy zabronione jest prowadzenie rozmów z pasażerami, które nie dotyczą udzielania informacji o ofercie przewozowej Zamawiającego.
- 31.7 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

- 32 Zmiana kierowców odbywana w trakcie realizacji kursu nie może powodować opóźnień i utrudnień w ruchu.
- 33 Zmiana kierowców nie powinna trwać dłużej niż jedną minutę.
- 34 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

- 35 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.
- 36 Funkcja automatycznego zamykania drzwi po ich otwarciu przez pasażerów powinna być wykorzystywana podczas postoju na krańcu w okresach niekorzystnych warunków atmosferycznych.
- 37 W okresach kiedy urządzenia grzewcze oraz klimatyzacyjne nie pracują, a warunki atmosferyczne są korzystne, prowadzący powinien otworzyć wywietrzniki dachowe.
- 38 W okresach, kiedy nie funkcjonuje układ klimatyzacji, kierowca powinien odblokować możliwość otwierania okien.

Czynności wykonywane przez kierowcę podczas postoju na przystanku krańcowym

- 39 Podczas postoju na krańcu kierowca powinien dokonać przeglądu przestrzeni pasażerskiej a w razie potrzeby:
 - 39.1 sprawdzić poprawność działania urządzeń SWIP,
 - 39.2 usunąć z wnętrza większe zanieczyszczenia (np. gazety, papiery, opakowania),
 - 39.3 zgłosić dyspozytorowi Wykonawcy ewentualne zanieczyszczenie wnętrza, które nie jest możliwe do usunięcia przez kierowcę,
 - 39.4 zgłosić dyspozytorowi Wykonawcy ewentualne uszkodzenia wnętrza pojazdu, w tym urządzeń systemów elektronicznych.
- 40 W okresie zimowym, w razie potrzeby, do obowiązków kierowcy należy:
 - 40.1 oczyszczenie stopni wejściowych ze śniegu, tzw. błota pośniegowego i lodu,
 - 40.2 oczyszczenie (wytarcie) zewnętrznych przycisków otwierania drzwi oraz sygnalizacji potrzeby otwarcia rampy wjazdowej,
 - 40.3 oczyszczenie szyb na wysokości zewnętrznych tablic informacji liniowej SWIP.

- 41 W okresie funkcjonowania układu klimatyzacji, w razie potrzeby, do obowiązków kierowców należy:
 - 41.1 kontrola zabezpieczeń przed otwarciem okien przez pasażerów,
 - 41.2 w razie potrzeby odblokowanie możliwości otwierania okien przez pasażerów, jeżeli urządzenia klimatyzacyjne nie będą już pracowały (spadek temperatury zewnętrznej),
 - 41.3 w razie potrzeby zablokowanie możliwości otwierania okien przez pasażerów, jeżeli urządzenia klimatyzacyjne będą pracowały (wzrost temperatury zewnętrznej).
- 42 Prowadzący może odstąpić od wykonania czynności opisanych w punktach 40.1.÷40.3., 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.
- 43 W przypadku postojów (na krańcu) dłuższych niż 1 minuta powinien wyłączyć silnik.

Przekazywanie informacji – komunikacja z pasażerami

- 44 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.
- 45 W przypadku zmian dotyczących realizacji zadania przewozowego będących skutkiem poleceń Zamawiającego, prowadzący jest zobowiązany do:
 - 45.1 przekazania pasażerom informacji o zmianie przy wykorzystaniu urządzeń nagłaśniających (mikrofonu); uwzględniając m.in. możliwość włączenia mikrofonu na 30 sekund, komunikat powinien być krótki,
 - 45.2 przeprogramowania sterownika SWIP w sposób adekwatny do zmiany oraz możliwości operacyjnych.
- 46 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.
- 47 W przypadku wystąpienia sytuacji opisanych w punkcie 26.3. przekazanie pasażerom informacji o przyczynach zatrzymania oraz wskazanie możliwości kontynuowania podróży.
- 48 Kierowca każdorazowo na żądanie pasażera jest zobowiązany do podania numeru służbowego oraz wskazania możliwości kontaktu z Wykonawcą i/lub Zamawiającym.

Obsługa pasażerów niepełnosprawnych

- 49 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:
 - 49.1 utraty lub poważnej dysfunkcji wzroku (w szczególności osoby korzystające z białej laski, psa przewodnika),
 - 49.2 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).
- 50 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).
- 51 Potrzeba skorzystania z pomocy kierowcy może być zgłoszona bezpośrednio przez osobę niepełnosprawną lub inną osobę występującą w jej imieniu.

- 52 Wszelka pomoc osobom niepełnosprawnym powinna być przeprowadzana z zachowaniem należytej staranności oraz zasad postępowania prowadzącego pojazd opisanych w punktach 53÷55.
- 53 Zasady postępowania przed zatrzymaniem pojazdu na przystanku:
 - 53.1 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”,
 - 53.2 Zasady zatrzymania pojazdu na przystanku:
 - 53.3 zatrzymanie pojazdu na przystanku powinno odbyć się w sposób umożliwiający bez przeszkód skorzystanie niepełnosprawnego pasażera z drugich drzwi w pojeździe (lub innych przystosowanych do obsługi osób niepełnosprawnych).
- 54 Zasady postępowania po zatrzymaniu pojazdu:
 - 54.1 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;
 - 54.2 kierowca powinien uważnie obserwować zachowanie niepełnosprawnego pasażera w celu udzielenia mu niezbędnej pomocy;
 - 54.3 kierowca powinien otworzyć drzwi bez stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów – dotyczy to każdych drzwi, którymi zamierza wsiąść osoba niepełnosprawna;
 - 54.4 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;
 - 54.5 funkcja przyklęku nie powinna być stosowana jedynie w przypadku, gdy jej użycie spowodowałoby zwiększenie różnicy pomiędzy stopniem wejściowym a poziomem przystanku;
 - 54.6 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;
 - 54.7 kierowca podczas wykonywania czynności związanych z wyłożeniem rampy wjazdowej, powinien zapytać pasażera o przystanek, na którym ten planuje wysiąść;
 - 54.8 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 ponownie obsłużyć przystanek.
- 55 Zasady postępowania przy opuszczaniu pojazdu przez osobę niepełnosprawną:
 - 55.1 kierowca powinien otworzyć drzwi bez stosowania układu otwierania drzwi przez pasażerów – dotyczy to każdych drzwi, którymi zamierza wysiąść osoba niepełnosprawna;
 - 55.2 kierowca po zatrzymaniu się na przystanku używa funkcji tzw. przyklęku;
 - 55.3 funkcja przyklęku nie powinna być stosowana jedynie w przypadku, gdy jej użycie spowodowałoby zwiększenie różnicy pomiędzy stopniem wejściowym a poziomem przystanku;

- 55.4 kierowca po uzyskaniu sygnalizacji przez pasażera potrzeby użycia rampy wyjazdowej, każdorazowo wyklada rampę wyjazdową oraz zapewnia niezbędną, tj. w zakresie zgłoszonym przez pasażera, pomoc pasażerowi w opuszczeniu pojazdu.
- 56 W przypadku obsługi osób niepełnosprawnych, kierowca powinien ze szczególną uwagą udzielać pasażerom wszelkich informacji dotyczących przejazdu.

Umundurowanie kierowców

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

Postanowienia końcowe

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

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Lukasz Kłos

WYKONAWCA


Tomasz Rochowicz
Prezes Zarządu

Załącznik nr 11
do umowy nr 63/ZTM/2024

Zasady funkcjonowania Nadzoru Ruchu Wykonawcy (NR)

- 1 Wykonawca zapewni co najmniej jeden samochód służbowy NR wraz z co najmniej jednym pracownikiem NR, będącym do dyspozycji Zamawiającego codziennie w godzinach od 6:00 do 22:00.

Wymagania dla samochodów służbowych NR

- 2 Wykonawca wyposaży NR w technicznie sprawny samochód osobowy lub osobowo ciężarowy spełniający warunki określone w § 38.1 rozporządzenia ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 z późn. zm.).
- 3 Samochód musi posiadać:
 - 3.1 zainstalowane urządzenia nagłośnienia zewnętrznego,
 - 3.2 barwę koloru srebrnego lub białego z pasem obwodowym koloru pomarańczowego o szerokości od 12 do 15 cm, poniżej krawędzi okien. Na obu bokach samochodu musi być eksponowany czarny napis „NADZÓR RUCHU” (czcionka, wysokość), logo Wykonawcy oraz logo Zamawiającego – jak na rysunku nr 1,
 - 3.3 sygnały ostrzegawcze bary żółtej zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym.
- 4 Ostateczny wygląd samochodu musi być uzgodniony z Zamawiającym.
- 5 Zamawiający dopuszcza samochód osobowy z nadwoziem typu kombi lub van.
- 6 Zamawiający dopuszcza samochód o napędzie hybrydowym lub elektrycznym.
- 7 Samochód nie jest starszy niż trzy lata w momencie uzyskania PP NR.
- 8 Samochód musi posiadać możliwość zamontowania radiotelefonu działającego w sieci radiowej Zamawiającego, dostarczonego przez Zamawiającego. Termin instalacji i szczegółowe wyposażenie zostaną uzgodnione z Wykonawcą po podpisaniu umowy.
- 9 Każdy kolejny samochód służbowy NR musi spełniać warunki 2 – 8.
- 10 Wykonawca zgadza się zamontować w samochodzie służbowym NR będącym w dyspozycji Zamawiającego urządzenie monitorujące pozycję (GPS). Urządzenie GPS dostarczy Zamawiający. Termin instalacji zostanie uzgodniony z Wykonawcą po podpisaniu umowy. Koszt instalacji i koszty utrzymania (miesięczny abonament) będzie ponosił Wykonawca.
- 11 Po spełnieniu ww. wymogów i po akceptacji Zamawiającego samochód służbowy NR otrzyma PP.

Wymagania dla pracowników NR

- 12 Pracownicy NR będą uprawnieni do kierowania samochodem, o którym mowa w ust. 1, przy czym Wykonawca zatrudni odpowiednią liczbę pracowników NR, uwzględniając specyfikę obowiązków i wymagania określone w przepisach prawa.
- 13 Pracownicy NR, o których mowa w ust. 13, muszą:
 - 13.1 uzyskać PNR przed rozpoczęciem pracy na rzecz Zamawiającego, potwierdzająca znajomość sieci komunikacyjnej Zamawiającego oraz obowiązujących w niej przepisów,
 - 13.2 znać układ drogowy w sieci zamawiającego z uwzględnieniem tras możliwych do przejazdu autobusami,
 - 13.3 odbyć szkolenie z zakresu kierowania ruchem i posiadać aktualne zaświadczenie o jego odbyciu,

- 13.4 odbyć szkolenie w zakresie udzielania pierwszej pomocy i powtarzać cyklicznie takie szkolenie, jeżeli jest wymagane,
- 13.5 być do dyspozycji Zamawiającego codziennie w godzinach 6-22; w warunkach szczególnych (np. imprezy masowe, klęski żywiołowe itp.) zakres godzin może ulec zmianie – po uzgodnieniu z Wykonawcą,
- 13.6 przebywać wraz ze samochodem w miejscach wskazanych przez CR i wykonywać polecenia CR w zakresie:
 - 13.6.1 kierowania ruchem drogowym,
 - 13.6.2 ekspediowania pojazdów komunikacji miejskiej organizowanej przez Zamawiającego,
 - 13.6.3 udzielania informacji pasażerom,
 - 13.6.4 udzielania pomocy pasażerom niepełnosprawnym przy wsiadaniu i wysiadaniu z pojazdu komunikacji miejskiej,
 - 13.6.5 umieszczania i usuwania informacji przystankowej na przystankach,
 - 13.6.6 raportowania zakłóceń w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej,
 - 13.6.7 przeprowadzania kontroli zleczanych przez Zamawiającego w zakresie określonym niniejszą umową.
- 14 Pracownicy NR będą pełnić służbę w umundurowaniu, składającym się z:
 - 14.1 koszuli (lub koszulki polo) jednobarwnej koloru białego, błękitnego lub granatowego z nazwą Wykonawcy,
 - 14.2 polaru lub kurtki jednobarwnej koloru granatowego lub marynarki jednobarwnej koloru granatowego z naszytym logo Wykonawcy (w miejscu uzgodnionym z Zamawiającym)
 - 14.3 spodni długich jednobarwnych koloru granatowego,
 - 14.4 kamizelki odblaskowej koloru pomarańczowego z odblaskowym napisem „NADZÓR RUCHU” z tyłu oraz logo (lub nazwą) Wykonawcy z przodu po lewej stronie,
 - 14.5 czapki stosowanego przez Zamawiającego wzoru,
 - 14.6 obuwia stosowanego przez Zamawiającego wzoru.
 - 14.7 koszt wyposażenia pracownika NR w umundurowanie pokrywa Wykonawca,
- 15 Dokładną wizualizację umundurowania Zamawiający przekaże Wykonawcy po podpisaniu umowy.
- 16 Dopuszczalne jest także, aby na odzieży gdzie jest nazwa lub logo Wykonawcy umieszczone także było nazwa lub logo Zamawiającego.
- 17 Pracownicy NR zobowiązani są:
 - 17.1 znać język polski co najmniej w stopniu średniozaawansowanym (B1) w skali Rady Europy (ang. Common European Framework of Reference),
 - 17.2 dokładnie znać zasady taryfowe, przepisy porządkowe, układ komunikacyjny Zamawiającego, kultury obsługi pasażera, jakości usług przewozowych,
 - 17.3 dokładnie znać przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym,
 - 17.4 posiadać PNR.

Rysunek nr 1

Schemat malowania w sieci ZTM Gdańsk



- RAL 7035 Metalic
- RAL 2001 Odblaskowy

ZAMAWIAJĄCY

p.o. **DYREKTORA**
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Lukas Kłós

WYKONAWCA

Tomasz Rochowicz
Prezes Zarządu

Załącznik nr 12
do umowy nr 63/ZTM/2024

Zasady współpracy w zakresie Systemu Liczenia Pasażerów (SLP)


- 1 Urządzenia do pomiaru potoków pasażerskich w pojazdach muszą posiadać następujące cechy:
 - 1.1 pomiar pasażerów musi odbywać się automatycznie w sposób niewymagający obsługi przez prowadzącego pojazd,
 - 1.2 pomiar musi odbywać się z wykorzystaniem czujników umiejscowionych przy wszystkich drzwiach pasażerskich, skalibrowanych dla każdego drzwi indywidualnie,
 - 1.3 rejestracja pasażerów wchodzących i wychodzących musi odbywać się w sposób ciągły przez każde z drzwi pojazdu (przeznaczone dla pasażerów), dla każdego przystanku (w sytuacji awaryjnej także poza nim), przez cały okres pracy na linii komunikacyjnej,
 - 1.4 funkcjonalność dostarczonych urządzeń musi umożliwiać wykazanie osobno: wychodzących i wchodzących pasażerów,
 - 1.5 pomiar pasażerów musi odbywać się wyłącznie podczas otwarcia drzwi pojazdu,
 - 1.6 urządzenia muszą rejestrować wszystkie wejścia i wyjścia pasażerów podczas wykonywania przewozów na zlecenie Zamawiającego, nawet jeżeli pojazd, przewożąc pasażerów na zlecenie Zamawiającego, nie wykonywał rozkładu jazdy w zakresie godzin odjazdów lub przebiegu (wariantu) trasy,
 - 1.7 czujniki po zamontowaniu w pojeździe nie mogą wystawać poza standardowe elementy wyposażenia pojazdu,
 - 1.8 błąd pomiaru nie może przekraczać 5% w skali dnia – przy próbie minimum 1000 pasażerów dziennie, dla każdego z pojazdów osobno.

Dopuszczalny błąd SLP liczony oddzielnie dla wyjść i wejść:
błąd = $|Wz - Wp| / Wp \times 100\% \leq 5\%$
gdzie: **Wz** = liczba pasażerów zliczona przez SLP, **Wp** = rzeczywista liczba pasażerów.
- 2 Raporty z SLP powinny zawierać poniższe dane, w odniesieniu do każdego przystanku lub (w sytuacji awaryjnej) innego miejsca, w którym realizowana była wymiana pasażerów:
 - 2.1 numer boczny pojazdu,
 - 2.2 realizowana linia (numer linii) w formacie „LLL”,
 - 2.3 realizowana linia oraz brygada (nr linii oraz nr brygady) w formacie „LLL-BB”,
 - 2.4 data (w przypadku linii nocnych dzień rozpoczęcia kursu) w formacie „DD.MM.RRRR”,
 - 2.5 przystanki na trasie w układzie chronologicznym, z podaniem nazwy i nr,
 - 2.6 słupek przystankowy w układzie chronologicznym na trasie z podaniem nr,
 - 2.7 współrzędne zatrzymania pojazdu w formacie GPS,
 - 2.8 status zatrzymania pojazdu,
 - 2.9 godzina zatrzymania pojazdu w formacie „HH:MM:SS”,
 - 2.10 status otwarcia drzwi,
 - 2.11 czas postoju pojazdu w formacie „HH:MM:SS”,
 - 2.12 liczba pasażerów wsiadających,

- 2.13 liczba pasażerów wysiadających,
- 2.14 liczba pasażerów w pojeździe (w momencie zamknięcia drzwi – tj. zakończenia wymiany pasażerskiej).
- 3 Jeżeli pojazd, przewożąc pasażerów na zlecenie Zamawiającego, nie wykonywał rozkładu jazdy w zakresie przebiegu (wariantu) trasy, dopuszcza się brak danych w zakresie pkt. 2.5, 2.6, 2.8.
- 4 Dane o aktualnej liczbie pasażerów i stopniu napełnienia pojazdu są dostępne on-line pod adresem: gda.focusmobility.pl:8082
- 5 Raportowanie musi mieć możliwość wyboru zestawu danych wymienionych w ust. 2 według zadanego przedziału czasowego. Dane te winny być przechowywane przez okres 24 miesięcy.
- 6 Zamawiający wymaga, aby dane zostały udostępnione w formacie .xls, .xlsx lub .csv.
- 7 Zamawiający wymaga od Wykonawcy integracji SLP z SIP-TRISTAR zgodnie z dokumentacją, którą Zamawiający przekaże na wniosek Wykonawcy.

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku


Lukasz Klos

WYKONAWCA


Tomasz Rochowicz
Prezes Zarządu

Załącznik nr 13
do umowy nr 63/ZTM/2024

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 równoległe 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

Lukasz Klos

WYKONAWCA


Tomasz Rochowicz
Prezes Zarządu

Załącznik nr 14
do umowy nr 63/ZTM/2024

Zasady funkcjonowania urządzeń SIP-TRISTAR

§ 1

Ogólne zasady

- 1 Każdy pojazd musi być wyposażony w urządzenia SIP-TRISTAR. Urządzenia SIP-TRISTAR muszą zostać zintegrowane z czujnikami SLP.
- 2 Urządzenia SIP-TRISTAR mogą zostać zamontowane tylko w pojazdach służących do wykonywania zadań przewozowych wynikających z realizacji umowy.
- 3 Urządzenia zamontowane w pojazdach w czasie rzeczywistym (on-line) muszą przekazywać do systemu SIP-TRISTAR 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,
 - 3.5 dane z SLP Wykonawcy.
- 4 Urządzenia 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.
- 6 Urządzenia, o których mowa w pkt. 4.1-4.3 są własnością Zamawiającego i są wypożyczone Wykonawcy na czas trwania umowy. Wykonawca bierze na siebie odpowiedzialność za zagubienie lub uszkodzenie całości lub części urządzeń.
- 7 Przekazanie urządzeń SIP-TRISTAR oraz prawidłowość wykonania instalacji (montaży, integracji z SLP, demontaży itp.) w pojazdach Wykonawcy musi być potwierdzone protokolarnie przez obie Strony umowy. Wzór protokołów sporządza Zamawiający.
- 8 W trakcie całego okresu obowiązywania umowy Zamawiający zastrzega sobie prawo do powiększenia (lub zmiany) zestawu, o których mowa w ust. 4, o inne części służące poprawie obsługi pasażerów, wynikające z potrzeb Zamawiającego.
- 9 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.

§ 2

Obowiązki Wykonawcy

- 1 Zapewnienie osobom upoważnionym przez Zamawiającego dostępu do pojazdów (24 godziny/365 dni) w celu sprawdzenia, dokonywania montażu, demontażu, naprawy lub innych czynności związanych z prawidłowym funkcjonowaniem urządzeń SIP-TRISTAR

- zamontowanych w pojazdach.
- 2 W przypadku konieczności weryfikacji problemu dyspozytor Wykonawcy ma obowiązek niezwłocznego skontaktowania się z osobą prowadzącą pojazd.
 - 3 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).
 - 4 W przypadku zdarzeń losowych typu kradzież, pożar, wypadek drogowy itp. z udziałem pojazdów wyposażonych w urządzenia SIP-TRISTAR, należy przekazać informacje o tym zdarzeniu do Zamawiającego – drogą elektroniczną na adres podany w ust. 3 – nie później niż w ciągu 24 godzin od momentu wystąpienia zdarzenia.
 - 5 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.
 - 6 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. 4.4 i 4.5, integracja z SLP) wraz z kosztami konfiguracji urządzeń w pojazdach pokrywa Wykonawca. Prace instalacyjne muszą być wykonywane w porozumieniu z serwisem SIP-TRISTAR Zamawiającego.
 - 7 Schematy instalacyjne, o których mowa w ust. 6 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.
 - 8 Dokumentacja powykonawcza instalacji urządzeń SIP-TRISTAR dla każdego z nowowprowadzonych pojazdów oraz testy funkcjonowania urządzeń są elementami procesu pozyskania przez Wykonawcę PP (zgodnie z wymogami zawartymi § 4 ust. 16-17 umowy).
 - 9 Uprawnionym do dostawy, montażu, demontażu i napraw urządzeń SIP-TRISTAR jest jedynie podmiot wskazany przez Zamawiającego.
 - 10 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 zdemontować urządzenia SIP-TRISTAR (wyłącznie za pomocą podmiotu wskazanego przez Zamawiającego) i protokolarnie dostarczyć je do siedziby Zamawiającego. Prawidłowość wykonania prac musi zostać potwierdzona przez podmiot serwisujący urządzenia SIP-TRISTAR na rzecz Zamawiającego.
 - 11 Urządzenia SIP-TRISTAR nie mogą być montowane w innym pojeździe Wykonawcy bez pisemnej zgody Zamawiającego.
 - 12 Wykonawca zobowiązany jest do przeszkolenia kierowców z obsługi urządzeń SIP-TRISTAR na własny koszt.
 - 13 W przypadkach szczególnych, uzgodnionych pomiędzy stronami umowy, Zamawiający dopuszcza warunkowe odstępstwo od § 1 ust. 1, na ściśle określony okres czasu.

§ 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 24.
- 3 Po zakończeniu realizowanego zadania (każdej brygady) kierowca jest zobowiązany do niezwłocznego wylogowania się z SIP-TRISTAR, zgodnie z instrukcją stanowiącą Załącznik nr 24.
- 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 24), Wykonawca zobowiązany jest przekazać informację o powyższym problemie. Zamawiający musi otrzymać tę informację zgodnie z zasadami i terminami określonymi w § 2 ust. 3.

§ 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.
- 3 Zamawiający zobowiązuje się do serwisowania swoich urządzeń SIP-TRISTAR, na swój koszt.
- 4 Zamawiający na podstawie informacji uzyskanych od Wykonawcy lub własnych obserwacji w systemie i/lub w pojeździe, dokonuje zgłoszenia usterek swoich urządzeń SIP-TRISTAR do serwisu.

ZAMAWIAJĄCY

p.o. DYREKTORA
Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku

Lukasz Kłos
Lukasz Kłos

WYKONAWCA

Tomasz Rochowicz
Prezes Zarządu