

**„Świadczenie usług kierowania pojazdami komunikacji miejskiej będącymi w dyspozycji Zamawiającego”,
nr sprawy WZ-091- 72/23**

Załącznik nr 1 do PROJEKTU UMOWY /DOTYCZY ZAŁĄCZNIKA NR 9 DO SWZ/

Załącznik nr 1 do Umowy nr

ZASADY WYKONYWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH AUTOBUSEM

Obowiązki ogólne kierującego

1. Legitymowanie się odpowiednimi kwalifikacjami, uprawniającymi do kierowania autobusami, potwierdzonymi przez organy do tego uprawnione.
2. Posiadanie umiejętności łagodzenia konfliktów mogących wystąpić podczas pracy na linii oraz zdolności przewidywania sytuacji, w których istnieje możliwość zajścia kolizji, wypadku lub innego zdarzenia, w celu uniknięcia bądź zminimalizowania strat.
3. Realizowanie wszelkich procedur obowiązujących u Zamawiającego przy wykonywaniu usług przewozowych.
4. Przestrzeganie przepisów prawa o ruchu drogowym.
5. Przestrzeganie „Przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu w środkach komunikacji lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi”.
6. Przestrzeganie instrukcji obsługi i eksploatacji taboru.
7. Zaznajamianie się z ogłoszeniami i informacjami związanymi ze zmianami w komunikacji miejskiej, podawanymi do wiadomości na terenie danego zakładu eksploatacyjnego Zamawiającego w odpowiednim terminie i przyjętej formie.
8. Przystępowanie do wykonywania usługi:
 - w stanie wypoczętym,
 - po co najmniej 11 godzinnym okresie nieprzerwanego dobowego odpoczynku,
 - w czystej kompletnej odzieży służbowej,
 - z estetycznym wyglądem zewnętrznym nie odbiegającym od przyjętych standardów społecznych i przestrzeganie co najmniej 35 godzinnego nieprzerwanego odpoczynku w każdym tygodniu.
9. Posiadanie podczas wykonywania usługi:
 - dowodu tożsamości,
 - prawa jazdy,
 - przepustki tymczasowej,
 - wypisu z zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym wraz z obowiązującym rozkładem jazdy i poświadczoną za zgodność z oryginałem decyzję o zmianie zezwolenia lub decyzję o odstąpieniu od zezwolenia,
 - wypisu z licencji na wykonywanie krajowego transportu drogowego osób,
 - dowodu rejestracyjnego,
 - karty drogowej,
 - rozkładu jazdy, zlecenia lub innej pisemnej decyzji odnośnie pracy pojazdu,
 - harmonogramu wykonywania usługi,
 - odpisu polisy ubezpieczeniowej,
 - plakietki z numerem ewidencyjnym umieszczonej w wyznaczonym miejscu w kabinie prowadzącego (w przypadku logowania do autokomputera możliwa prezentacja numeru na tablicy wewnętrznej),
10. Dbłość o stan techniczny i estetyczny taboru oraz zgłaszanie zauważonych w czasie jazdy usterek i uszkodzeń pojazdu.
11. Zapoznanie się, przed przystąpieniem do pracy, z aktualnymi zarządzeniami i poleceniami służbowymi podawanymi na tablicy ogłoszeń lub od zmiennika.
12. Informowanie się o kolejnym terminie realizacji usługi przewozowej. Samowolna zmiana wyznaczonego terminu jest niedozwolona.
13. Rozpoczynanie i kończenie usługi w wyznaczonym czasie i miejscu. W przypadku nieprzybycia zmieniającego należy zawiadomić o tym dyspozytora nadzoru ruchu i podporządkować się jego decyzji.
14. Nie wypowiadanie się publicznie na temat przyczyn i skutków zderzeń, wypadków, wykolejeń itp. oraz spraw dotyczących działalności Zamawiającego.
15. Bezwzględne przestrzeganie zakazu palenia wyrobów tytoniowych w pojazdach.
16. Wyłącznie osobiste wykonywanie usługi przewozowej.
17. Życzliwe i uprzejme zachowanie względem innych kierujących pojazdami będącymi w dyspozycji Zamawiającego oraz wzajemna pomoc.

Zasady zachowania się na terenie Zakładu Eksploatacji Autobusów

1. Podczas przebywania na terenie zakładu, kierujący obowiązany jest zachować szczególną ostrożność, przestrzegać obowiązujące przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym, bhp, p.poż. i o wychowaniu w trzeźwości oraz stosować się do poleceń służb nadzoru danego zakładu.
2. Kierujący pojazdem na terenie zakładu dla zapobieżenia wypadkom obowiązany jest:
 - 1) przed ruszeniem pojazdem sprawdzić czy nikt nie znajduje się w kanale,
 - 2) zachować szczególną ostrożność podczas przejazdu nad kanałem lub obok stanowisk pracy. Przy wprowadzaniu i wyprowadzaniu autobusów z kanałów roboczych kierujący, jeśli uzna że sytuacja tego wymaga, jest obowiązany zapewnić sobie pomoc drugiej osoby. Pomocy takiej jest zobowiązany udzielić nadzór zaplecza zakładu.
3. Wychylanie się z pojazdu i zatrzymywanie go podczas przejazdu przez bramę jest zabronione. Przed przejazdem przez bramę kierujący powinien dać sygnał ostrzegawczy.
4. Przeskakiwanie nad kanałami oraz przechodzenie w bliskiej odległości przed nadjeżdżającym pojazdem jest zabronione.

**„Świadczenie usług kierowania pojazdami komunikacji miejskiej będącymi w dyspozycji Zamawiającego”,
nr sprawy WZ-091- 72/23**

5. Samowolne zmiany wyposażenia pojazdów są zabronione.

Rozkłady jazdy

1. Pojazd należy prowadzić zgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy.
2. Pojęcie punktualnej jazdy:
 - 1) za zgodny z rozkładem uznaje się odjazd pojazdu z przystanku wyznaczony rozkładem jazdy lub nie później niż 4 min. (przyspieszenie 1 min.) w stosunku do czasu określonego rozkładem jazdy,
 - 2) przy odjeździe z krańcówki oraz wyjeździe z zakładu - za punktualny odjazd uważa się odjazd zgodny z rozkładem jazdy (w przypadku przesiadki gwarantowanej dopuszcza się odjazd z krańcówki z opóźnieniem 4 min.).
3. Usprawiedliwia się każde odchylenie czasu jazdy w stosunku do rozkładu jazdy, jeżeli jest ono spowodowane dyspozycją wydaną przez pracownika nadzoru ruchu oraz inne upoważnione osoby Zamawiającego. Wydanie takiej decyzji przez pracownika nadzoru ruchu musi być potwierdzone wpisem do karty drogowej.

Zachowanie się wobec pasażerów

1. Wobec pasażerów należy być uprzejmym, opanowanym i stanowczym w zakresie egzekwowania przestrzegania obowiązujących ich *"Przepisów porządkowych lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi"*.
2. W przypadku niewłaściwego zachowania się pasażera, kierującemu nie wolno zachować się w sposób obraźliwy.
3. Kierujący ma prawo odmówić przewozu osób nie przestrzegających *"Przepisów porządkowych lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi"*, a w razie potrzeby wyłączyć pojazd z ruchu oraz powiadomić dyspozytora nadzoru ruchu.
4. Niewłaściwe zachowanie się pasażerów nie powinno być przyczyną niepunktualnej jazdy - na co kierujący pojazdami obowiązani są zwrócić szczególną uwagę, za wyjątkiem postępowania określonego w ust. 3.
5. Na żądanie pasażera kierujący obowiązany jest poinformować o najbliższych miejscach składania zażaleń (ustalonych w odrębnych przepisach wewnętrznych Zamawiającego).
6. Kierujący obowiązani są w miarę możliwości do udzielania pasażerom niezbędnych informacji odnośnie kursowania komunikacji miejskiej i lokalizacji obiektów w mieście. Informacji tych można udzielać tylko w czasie postoju pojazdu.

Organizacja i zarządzanie ruchem

1. Nadzór nad funkcjonowaniem pojazdów w ramach lokalnego transportu zbiorowego na trasach komunikacyjnych pełnią dyspozytorzy nadzoru ruchu.
2. W czasie wykonywania usługi kierujący, po wyjechaniu na linię, obowiązani są do wykonywania poleceń pracowników Zamawiającego wymienionych w ust. 1, w ustawie Prawo o ruchu drogowym lub innych osób mających pisemne upoważnienie.
3. W przypadku stwierdzenia, że kierujący popełnił wykroczenie polegające na nie stosowaniu się lub przekroczeniu postanowień niniejszych przepisów, pracownicy Zamawiającego wymienieni w ust. 1 obowiązani są do sporządzenia raportu informacyjnego, o czym kierujący powinien być poinformowany (wpis w kartę drogową, a jeśli to niemożliwe przez radiotelefon).
4. Pracownicy nadzoru zakładu eksploatacyjnego upoważnieni są do kontroli kierujących pojazdami także na trasach komunikacyjnych.

Obowiązki w czasie jazdy

1. Kierujący obowiązany jest ściśle stosować się do poleceń i sygnałów służb regulujących ruchem oraz pracowników nadzoru ruchu.
2. W czasie jazdy kierującemu zabrania się:
 - 1) prowadzenia rozmów,
 - 2) korzystania z telefonu komórkowego w tym prowadzenia rozmów z wykorzystaniem zestawu słuchawkowego lub zestawu głośnomówiącego (używanie telefonów komórkowych przez kierujących w trakcie wykonywania obowiązków służbowych jest możliwe wyłącznie w sprawach służbowych w przypadku braku łączności radiowej przy czym połączenie może być realizowane jedynie przy zachowaniu zasad określonych w ustawie Prawo o ruchu drogowym).
 - 3) korzystania z urządzeń elektronicznych (m.in. tablet, czytniki) mogących rozpraszać uwagę lub obniżać koncentrację,
 - 4) przewożenia osób w kabinie (co ze zmiennikiem?)
 - 5) zatrzymywania się między przystankami, celem umożliwienia wsiadania lub wysiadania pasażerów, za wyjątkiem umożliwienia pasażerom opuszczenia pojazdu w przypadku pożaru, awarii pojazdu oraz długotrwałego zatrzymania ruchu, z zachowaniem jednak wszelkich środków ostrożności,
 - 6) jazdy z otwartymi drzwiami (z wyłączoną blokadą drzwi),
 - 7) korzystania z urządzeń fonicznych na słuchawki. Dopuszcza się korzystanie z odbiorników radiowych tak, aby nie przeszkadzało to pasażerom,
 - 8) wyłączania bądź wyciszania urządzenia głośnomówiącego,
 - 9) blokowania kasowników z wyjątkiem sytuacji opisanej w pkt 5 o kontroli biletów,
 - 10) palenia tytoniu oraz używania elektronicznych inhalatorów nikotyny
3. W przypadkach opóźnień kierujący obowiązany jest wyrównać stracony czas przez skrócenie postoju na krańcówkach (przy uwzględnieniu ustawowych przerw), a przy większych opóźnieniach - przez skrócenie trasy (po uzgodnieniu z dyspozytorem nadzoru ruchu), przy czym dopuszcza się skracanie trasy tylko wtedy, kiedy występuje zatrzymanie w ruchu kilku autobusów tej samej linii lub kilku autobusów o trasie docelowej pokrywającej się.
4. Kierujący zobowiązany jest do włączenia oświetlenia wewnątrz pojazdu po zapadnięciu zmroku oraz wyłączenia o świcie, także w czasie postoju na przystanku odjazdowym na krańcówce oraz w sytuacji podanej dalej dla jazdy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza lub innych trudnych warunków jazdy.

**„Świadczenie usług kierowania pojazdami komunikacji miejskiej będącymi w dyspozycji Zamawiającego”,
nr sprawy WZ-091- 72/23**

5. Kierujący ma obowiązek, w przypadku zgłoszenia się pasażera z nieprawidłowo skasowanym biletem z powodu uszkodzonego kasownika, potwierdzenia na bilecie właściwego czasu kasowania i wpisania swojego numeru ewidencyjnego
6. Z radiotelefonu zainstalowanego w pojeździe kierujący ma obowiązek korzystać tylko w sposób zgodny z instrukcją obsługi.

Kontrola biletów

1. Kierujący ma obowiązek przyjąć wszelkie dostrzeżone przez kontrolera nieprawidłowości dotyczące stanu technicznego, wyposażenia, czystości pojazdu, a w szczególności usterki w funkcjonowaniu kasowników lub automatów biletowych i w przypadku potwierdzenia ich zasadności zgłosić je służbom dyspozytorskim właściwego zakładu eksploatacyjnego Zamawiającego.
2. Kontroler nie ma prawa wydawać poleceń kierującemu pojazdem. W przypadkach uzasadnionych bezpieczeństwem pasażerów lub stanem technicznym pojazdu, kontroler obowiązany jest w pełni podporządkować się poleceniom wydawanym przez kierującego.
3. Kontroler ma prawo zwrócić się do prowadzącego pojazd z prośbą o zablokowanie kasowników. Kierujący może zablokować kasowniki dopiero po upływie czasu niezbędnego dla skasowania biletu przez pasażerów, którzy wsiedli do pojazdu na ostatnim przystanku.

Przystanki

1. Ustala się następujące rodzaje przystanków:
 - 1) stałe - do których zalicza się przystanki pojedyncze i wielostanowiskowe. Na przystanku kierujący obowiązany jest zatrzymać pojazd bez względu na to czy w pojeździe są pasażerowie czy nie, jak również bez względu na liczbę osób oczekujących na przystanku. Na przystanku wielostanowiskowym może się zatrzymać więcej niż jeden pojazd, przy czym wszystkie drzwi każdego z pojazdów dokonujących wymiany pasażerów na tego typu przystanku muszą się znajdować w strefie przystankowej (na peronie). Na tego typu przystankach pojazd zatrzymuje się tylko raz, z zastrzeżeniem postanowień ust. 6a.”,
 - 2) na żądanie - na których pojazd należy zatrzymać na każde żądanie pasażera, względnie osoby oczekującej na przystanku.
2. Przy wysepkach przystankowych kierujący powinien zatrzymać pojazd w taki sposób, aby przód pojazdu znajdował się na wysokości początku wysepki, lecz zawsze przed przejściem dla pieszych.
3. W przypadku zajęcia miejsca przystankowego przez inny pojazd, kierujący pojazdem podjeżdżającym do przystanku zatrzymuje pojazd w bezpiecznej odległości i z zamkniętymi drzwiami oczekuje na zwolnienie miejsca przystankowego. Jeżeli sytuacja będzie tego wymagać (np. awaria pojazdu stojącego w obrębie przystanku), należy podjechać na przystanek, a pojazd zatrzymać tak, aby dojeżdżenie do niego było dogodne i bezpieczne dla wymiany pasażerów).
4. Kierujący sprawnymi pojazdami - wyjeżdżającymi i zjeżdżającymi do zakładu eksploatacyjnego, obowiązani są do zatrzymywania pojazdów na wszystkich przystankach na całej trasie zjazdu lub dojazdu, zgodnie z rozkładami jazdy.
5. Jeżeli obok przystanku znajdują się będzie wykop, zasy pył śniegu lub inne przeszkody należy pojazd zatrzymać tak, aby dojeżdżenie do niego było dogodne i bezpieczne.
6. Z zastrzeżeniem postanowień ust. 6a kierujący na przystankach powinien zatrzymać pojazd tak, aby drugie drzwi autobusu lub pierwszego wagonu pociągu znalazły się na wprost znaku przystankowego. Zatrzymując pojazd w sytuacjach, określonych w ust. 2 i 5, należy stosować zasady tam wskazane. Po zatrzymaniu pojazdu należy otworzyć wszystkie drzwi, a w pojazdach do tego przystosowanych odblokować sterowanie drzwi otwieranych przez pasażerów.
- 6a. Na przystankach przystosowanych do wsiadania i wysiadania osób z dysfunkcją narządu wzroku, tj. takich, na których wbudowano w powierzchnię peronu odróżniający się kolorystycznie od przylegających powierzchni prostokąt o wymiarach 90 x 120 cm, wykonany z fakturowanych rowkami płytek, kierujący są zobowiązani do zatrzymania pojazdu pierwszymi dostępnymi dla pasażera drzwiami na wysokości wyróżnionego obszaru. W przypadku przystanków wielostanowiskowych przystosowanych do wsiadania i wysiadania osób z dysfunkcją narządu wzroku kierujący, który zatrzymał pojazd na drugim lub trzecim miejscu przystankowym zobowiązany jest zatrzymać się również na miejscu pierwszym, jeżeli na obszarze wyróżnionym na powierzchni peronu lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie oczekuje osoba o widocznej niepełnosprawności narządu wzroku, np. posługująca się białą laską i/lub psem przewodnikiem i/lub w okularach wskazujących na dużą wadę wzroku. Jeżeli na wyróżnionym polu lub w jego bezpośrednim sąsiedztwie kierujący nie stwierdzi obecności ww. osób, odjazd z przystanku odbywa się z drugiego stanowiska peronu.”.
7. W przypadku zgłoszenia przez pasażera potrzeby skorzystania z platformy, kierujący zobowiązany jest do jej wysunięcia (napęd automatyczny) lub rozłożenia (napęd ręczny), o ile pojazd jest wyposażony w platformę.
8. W przypadku dojeżdżania do przystanku usytuowanego w pobliżu torów tramwajowych (nie odgradzonego barierami) lub kolejowych, kierowca obowiązany jest upewnić się czy w tym momencie nie nadjeżdża pociąg. Otwarcie drzwi w autobusie może nastąpić (na przystanku) dopiero po przejeździe tramwaju/pociągu.
9. Jeżeli przystanek jest usytuowany w zatoce przystankowej, obowiązuje wjeżdżanie do zatoki (jeżeli wymiary zatok pozwalają na wjazd autobusu przegubowego).
10. Kierujący może ruszyć z przystanku dopiero po:
 - 1) upewnieniu się w lusterkach, że żaden z pasażerów nie wchodzi lub nie wychodzi z pojazdu,
 - 2) podaniu sygnału ostrzegawczego o zamiarze zamknięcia drzwi, o ile nie ma systemu automatycznego
 - 3) po odczekaniu 2-3 sek. na zamknięcie drzwi, o ile nie ma systemu automatycznego,
 - 4) upewnieniu się, że wszystkie drzwi są całkowicie zamknięte.
11. Odległość między pojazdami stojącymi na przystanku nie może być mniejsza niż 2 m (dotyczy przystanków wielostanowiskowych).
12. Poza przystankami pojazd należy zatrzymać:
 - 1) na sygnał alarmowy pasażerów,
 - 2) na żądanie osób uprawnionych do wydawania poleceń uczestnikom ruchu lub pracowników nadzoru ruchu,
 - 3) w przypadku uszkodzenia pojazdu lub drogi, zasp śnieżnych, gdy poziom wody na jezdni może spowodować zanurzenie autobusu powodujące zassanie wody do silnika,

„Świadczenie usług kierowania pojazdami komunikacji miejskiej będącymi w dyspozycji Zamawiającego”, nr sprawy WZ-091- 72/23

- 4) w czasie przejazdu lub przechodzenia kolumny wojska, policji, konduktu pogrzebowego itp.,
 - 5) w razie zatrzymania ogólnego ruchu ulicznego, w tym przypadku należy pozostawić między pojazdami odstęp wynikający z warunków ruchu.
13. O ile pojazd zostanie zatrzymany na skutek nieprzewidzianej przeszkody, a sytuacja wskazuje, że nie zostanie ona szybko usunięta, drzwi należy otworzyć uprzedzając podróżnych o zachowaniu ostrożności przy zejściu na jezdnię i upewnieniu się, że nie nadjeżdża pojazd mogący stworzyć zagrożenie dla wysiadających. Przy ponownym ruszeniu należy drzwi zamknąć i zachować szczególną ostrożność.

Obowiązki na przystankach krańcowych

1. Kierujący obowiązany jest do niezwłocznego, z uwzględnieniem postanowień ust. 2, podstawienia pojazdu na przystanek odjazdowy. Obowiązek ten nie dotyczy pojazdów uszkodzonych oraz wozów, którym rozkładowo przypada przerwa ustawowa, z zastrzeżeniem, że pojazd należy ustawić również w trakcie tej przerwy, o ile pracownik służb nadzoru ruchu w uzgodnieniu z kierującym wyznaczy w jej miejsce w danym dniu pracy inną przerwę. Podczas występowania trudnych warunków atmosferycznych takich jak: opady deszczu, śniegu, mróz, mając na uwadze dobro pasażerów i dbałość o wizerunek kierujących, prowadzący powinni w takich sytuacjach podstawić pojazd i umożliwić pasażerom oczekiwanie wewnątrz pojazdu na jego odjazd również w czasie rozkładowo przypadających przerw. Na pętlach krańcowych dla kilku linii, kierujący podejżdżają na przystanek odjazdowy w kolejności odjazdów.
2. Na przystanku krańcowym, w czasie rozkładowego postoju do obowiązków kierującego należy:
 - 1) po zatrzymaniu pojazdu, umiejscowienie go,
 - 2) wyłączenie silnika,
 - 3) poinformowanie dyżurnego pracownika nadzoru Zamawiającego o ewentualnych przeszkodach na trasie utrudniających jazdę,
 - 4) podczas gołoledzi i śniegu, oczyszczenie stopni,
 - 5) sprawdzenie, czy wszyscy pasażerowie opuścili pojazd, oraz czy wewnątrz pojazdu nie zostało zanieczyszczone i ewentualne spowodowanie usunięcia zanieczyszczenia,
 - 6) przewietrzenie pojazdu,
 - 7) odnotowanie faktycznego czasu odjazdu w karcie drogowej,
 - 8) sprawdzenie działania kasowników.
 - 9) Nie ma obowiązku wykonywania czynności określonych w pkt 4, 6, 8 gdy po przyjeździe na przystanek krańcowy do odjazdu pozostało mniej niż 3 min.
3. Kierującemu wolno oddalić się od pojazdu tylko wówczas, gdy jest to konieczne, na krótki okres czasu, po uprzednim zabezpieczeniu pojazdu.
4. Postój na krańcówkach winien odbywać się na przystankach odjazdowych, o ile nie zakłóci to funkcjonowania innych linii.
5. Przebywanie na ekspedycjach liniowych w czasie postojów na krańcówce może być spowodowane tylko koniecznością załatwienia spraw wynikających z realizacji usługi i socjalnych.

Jazda w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza. Trudne warunki jazdy

1. Podczas jazdy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza (mgła, opady atmosferyczne itp.), zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym, kierujący zobowiązany jest:
 - 1) włączyć oświetlenie wewnętrzne pojazdu,
 - 2) dostosować prędkość jazdy,
 - 3) zwiększyć odległość od pojazdu jadącego przed nim.
2. Kierujący obowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności w czasie opadów deszczu, kiedy tarcie między kołami i nawierzchnią jezdni jest znacznie obniżone. Podobnie oddziałują opadłe liście, błoto, rozlany olej, smoła itp. Podczas jazdy po śliskiej nawierzchni, należy zmniejszyć prędkość oraz wystrzegać się nagłego hamowania i nagłych zmian prędkości lub kierunku jazdy.

Niezdolność do dalszego prowadzenia pojazdu

Jeżeli kierujący w czasie jazdy poczuje się niezdolnym do jej kontynuowania, powinien natychmiast zatrzymać pojazd i niezwłocznie powiadomić o tym zespół ratownictwa medycznego (tel. 112), a jeżeli to możliwe również dyspozytornię nadzoru ruchu

Postępowanie w czasie wypadków, awarii i kolizji

1. Kierujący pojazdem, w przypadku uczestniczenia w wypadku drogowym, w którym są poszkodowani, zobowiązany jest unieruchomić pojazd, nie powodując zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, niezwłocznie powiadomić zespół ratownictwa medycznego i Policję (nr. 112), następnie Centralę Ruchu oraz w miarę możliwości zabezpieczyć miejsce wypadku.
 1. Podczas wypadku lub innych zakłóceń w normalnym ruchu, do czasu przybycia pracowników nadzoru ruchu lub policji, polecenia pasażerom wydaje kierujący.
 2. Przy wypadkach, w których są osoby ranne, kierującemu nie wolno odjechać z miejsca wypadku. Może to uczynić jedynie na wyraźne zezwolenie funkcjonariusza policji lub pracownika nadzoru ruchu (wyznaczonego do likwidacji wypadku).
 3. W przypadku kolizji z pojazdem obcym, jeżeli straty są nieznaczne, kierujący w porozumieniu z prowadzącym pojazd obcy (uczestniczący w kolizji) ustala winnego. Prowadzący pojazd, który uznaje swą winę, wypełnia "oświadczenie", w którym podaje: dane osobowe, adres zamieszkania, dane osobowe i adres właściciela pojazdu, firmę ubezpieczeniową, nr polisy OC, okoliczności w jakich doszło do kolizji i uszkodzenia. W przypadku, gdy żaden z kierujących nie chce uznać swojej winy, zachodzi konieczność niezwłocznego powiadomienia dyspozytorni nadzoru ruchu. Uporczywe oczekiwanie w takich przypadkach na funkcjonariuszy policji może narazić uczestników kolizji na ukaranie mandatami karnymi za spowodowanie zatrzymania ruchu.

„Świadczenie usług kierowania pojazdami komunikacji miejskiej będącymi w dyspozycji Zamawiającego”, nr sprawy WZ-091- 72/23

4. Jeżeli nastąpi kolizja z pojazdem zarejestrowanym za granicą, należy powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu i poprosić o odcinek „Zielonej Karty” (nie dotyczy pojazdów państw Unii Europejskiej).
5. W przypadku zatrzymania ruchu z winy pasażera, należy powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu i zastosować się do wydanych poleceń.
6. W przypadku zatrzymania ruchu na pewnym odcinku trasy, kierujący obowiązani są do kontynuowania jazdy trasą zastępczą w taki sposób, aby jak najszybciej znaleźć się na trasie właściwej. Zmiana trasy musi być zgłoszona do dyspozytorni nadzoru ruchu i odnotowana w karcie drogowej.
7. Jeżeli pasażer, przechodzień lub pracownik Zamawiającego uległ wypadkowi, należy przyjść mu z pomocą, niezależnie od tego z czyjej winy powstał wypadek, a ponadto należy:
 - 1) zatrzymać i unieruchomić pojazd,
 - 2) przystąpić do akcji ratowniczej,
 - 3) zabezpieczyć miejsce wypadku.O powyższym fakcie powiadomić zespół ratownictwa medycznego i Policję (nr. 112),, a następnie w miarę możliwości dyspozytornię nadzoru ruchu.
8. Przy wypadkach lub kolizjach, szczególnie ważne jest dokładne ustalenie nazwiska i adresu prowadzącego pojazd i właściciela pojazdu oraz dane zakładu ubezpieczającego. Przy wypadkach lub kolizjach z pojazdami należy podać numer rejestracyjny pojazdu, z którym nastąpiło zderzenie, jak również nazwiska i adresy osób poszkodowanych, okoliczności, w jakich doszło do kolizji i uszkodzenia obu pojazdów. Poza tym należy podać naocznych świadków, jak również inne dane mogące służyć do wyjaśnienia przebiegu wypadku, jak długość drogi hamowania itp. Jeżeli zachodzi podejrzenie, że osoby które spowodowały wypadek znajdują się w stanie nietrzeźwym, należy zwrócić na to uwagę Policji lub świadków. Przy zderzeniach taboru będącego w dyspozycji Zamawiającego zasada składania raportów pisemnych obowiązuje obsługę obu pojazdów.
9. W przypadku zgonów w pojeździe należy pojazd wycofać z ruchu.
10. Awarie należy zgłaszać zgodnie z zasadami podanymi przy meldunkach i raportach.

Holowanie, pchanie i cofanie pojazdów

1. Kierujący przy cofaniu jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa innemu pojazdowi lub uczestnikowi ruchu i zachować szczególną ostrożność, a w szczególności:
 - 1) sprawdzić, czy wykonywany manewr nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub jego utrudnienia,
 - 2) upewnić się, czy za pojazdem nie znajduje się przeszkoda; w razie trudności w osobistym upewnieniu się, kierujący jest obowiązany zapewnić sobie pomoc innej osoby (o ile to możliwe, pracownika Zamawiającego).
- 1a. W przypadku wykonywania manewru cofania na pętli kierujący jest zobowiązany zapewnić sobie osobę wspomagającą manewrowanie. Przed przystąpieniem do manewru cofania należy ustalić sposób komunikowania się, w tym sygnały, w oparciu o które kierujący będzie reagował na wskazówki.
2. Wszelkie przygotowania pojazdu do manewru holowania lub pchania przy czynnym ruchu drogowym, należy przeprowadzić w obecności pracownika nadzoru ruchu lub pracownika pogotowia technicznego Zamawiającego, zabezpieczającego warunki ruchowe (tj. takiego skierowania lub zatrzymania ruchu innych pojazdów, aby manewr ten mógł być wykonany).
3. Przy holowaniu uszkodzonego pojazdu, należy zabezpieczyć go (oznakować i oświetlić) zgodnie z obowiązującymi przepisami (ustawa Prawo o ruchu drogowym).
4. Holowanie lub pchanie należy stosować, gdy pojazd znajdujący się na linii nie może kontynuować jazdy lub jest skierowany do komisijnego badania po wypadku.
5. W pojazdach biorących udział w holowaniu lub pchaniu zabrania się przewozić pasażerów. Drzwi pojazdów muszą być zamknięte.

Pożar pojazdu

1. W przypadku powstania pożaru, po unieruchomieniu pojazdu należy umożliwić pasażerom szybkie jego opuszczenie.
2. Do gaszenia należy użyć odpowiednich środków: gaśnic, piasku, ziemi, itp.
3. O zaistniałym pożarze należy powiadomić w pierwszej kolejności powiadomić niezbędne służby (nr tel. 112) a jeżeli będzie taka możliwość również dyspozytora nadzoru ruchu.

Uszkodzenie pojazdu

1. Jeżeli kierujący podczas jazdy stwierdził wadliwe działanie urządzeń pojazdu, powinien starać się usunąć uszkodzenia z zachowaniem szczególnej ostrożności i zgodnie z przepisami bhp, a gdy to nie jest możliwe, powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu. W zgłoszeniu należy podać:
 - 1) nr linii, brygady, wozu oraz swój nr ewidencyjny,
 - 2) miejsce postoju,
 - 3) rodzaj uszkodzenia.
2. Przewóz pasażerów w pojazdach uszkodzonych zagrażających bezpieczeństwu ruchu jest zabroniony.
3. O zjeździe do Zakładu Eksploatacji Autobusów decyduje kierujący i powiadamia dyspozytornię nadzoru ruchu lub dany zakład eksploatacyjny Zamawiającego.
4. Jeżeli prowadzenie pojazdu jest niemożliwe z przyczyn technicznych i zagraża bezpieczeństwu ruchu lub grozi powiększeniem rozmiarów uszkodzenia, należy pojazd usunąć z trasy przy pomocy innego pojazdu lub pogotowia technicznego Zamawiającego, zgodnie z podanymi zasadami dotyczącymi holowania, pchania i cofania pojazdów.
5. W przypadku uszkodzenia pojazdu lub jego części na skutek zderzenia lub starcia z innym pojazdem, kierujący postępuje zgodnie z zasadami dotyczącymi postępowania w czasie wypadków, awarii i kolizji.

„Świadczenie usług kierowania pojazdami komunikacji miejskiej będącymi w dyspozycji Zamawiającego”, nr sprawy WZ-091- 72/23

6. Uszkodzone autobusy należy tak zaparkować, aby nie powodowały utrudnienia w ruchu ulicznym.
7. Jeżeli uszkodzony pojazd spowodował zatrzymanie ruchu innych pojazdów, kierujący obowiązany jest, przy użyciu wszelkich dostępnych środków, sprowadzić pojazd w miejsce, w którym nie będzie utrudniał ruchu.
8. W przypadku uszkodzenia pojazdu kierujący lub pracownik nadzoru ruchu powiadamia właściwy zakład eksploatacyjny, który ma obowiązek dostarczenia sprawnego pojazdu na krańcówkę i sprowadzenia uszkodzonego pojazdu do zakładu eksploatacyjnego.
9. O zamianach pojazdów lub prac należy powiadomić pracownika nadzoru, dyspozytornię nadzoru ruchu i fakt zmiany odnotować w karcie drogowej z podaniem dokładnej godziny podmiany.

Postępowanie ze znalezionymi przedmiotami

1. Po każdym kursie na przystanku krańcowym, a także po zjeździe do zakładu eksploatacyjnego Zamawiającego, kierujący pojazdem obowiązany jest sprawdzić, czy w pojeździe nie znajdują się przedmioty pozostawione przez pasażerów. Kierujący nie może oddawać tych przedmiotów zgłaszającym, lecz po zakończeniu pracy wraz z raportem obowiązany jest przekazać dyspozytorowi w zakładzie eksploatacyjnym Zamawiającego, podając godzinę i okoliczności znalezienia. Pracownik zdający znaleziony przedmiot obowiązany jest żądać pokwitowania. W uzasadnionych przypadkach kierujący pojazdem może zwrócić znalezione przedmioty, po sporządzeniu odpowiedniego raportu i uprzednim dokładnym wylegitymowaniu odbiorcy. Przedmioty nie zwrócone upoważniony pracownik zakładu eksploatacyjnego oddaje następnego dnia do punktu przedmiotów znalezionych. Podobnie należy postępować z przedmiotami znalezionymi przez pasażerów i oddanymi obsłudze. Artykuły spożywcze, łatwo psujące się, nie podlegają zwrotowi.
2. O wyglądzie i zawartości znalezionych przedmiotów osobom nieupoważnionym informacji udzielać nie wolno.
3. Przywłaszczanie przedmiotów znalezionych podlega karze.

Meldunki i raporty

1. Jeżeli kierujący jest uczestnikiem, bądź świadkiem wypadku / zdarzenia, w którym wstępuje zagrożenie życia i zdrowia (poszkodowani są ludzie), a także niebezpieczeństwo zniszczenia / kradzieży mienia znacznej wartości to w pierwszej kolejności ma obowiązek powiadomić o tym fakcie odpowiednie służby (zespół ratownictwa medycznego / Policję / Straż Pożarną – nr tel. 112).
2. Kierujący zobowiązani są niezwłocznie przekazać do dyspozytorni nadzoru ruchu meldunki w przypadku:
 - 1) wypadku, kolizji, w tym również zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt innych niż określone w pkt 1, wykolejenia pociągu,
 - 2) poważniejszych awarii w urządzeniach elektrycznych,
 - 3) uszkodzenia torów, zwrotnic zwykłych i elektrycznych,
 - 4) zerwania przewodów sieci, przerwy w dopływie prądu,
 - 5) zamknięcia ulic z powodu przeszkód,
 - 6) pożaru pociągu lub autobusu, z zastrzeżeniem treści „Pożar pojazdu”
 - 7) innych zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu lub mogących spowodować jego przerwę,
 - 8) kontroli biletów przez osobę nie mającą odpowiedniego upoważnienia,
 - 9) uszkodzenia automatu biletowego.
 - 10) opóźnień na linii określonych w rozdziale „Rozkład jazdy”.
 - 11) zgłoszenia faktu ustąpienia miejsca i opuszczenia pojazdu komunikacji miejskiej przez pasażera z rowerem w związku z brakiem możliwości jego przewozu,
3. Przy zgłaszaniu meldunku należy podać:
 - 1) nr linii, brygady, wozów oraz swój nr ewidencyjny,
 - 2) miejsce, czas, kierunek jazdy,
 - 3) rodzaj uszkodzenia i skutki wypadku,
 - 4) fakt wezwania pomocy policji, pogotowia lekarskiego, technicznego lub straży pożarnej.
4. Zgłaszający powinien żądać powtórzenia meldunku przez odbierającego oraz danych osobowych osoby przyjmującej, w celu potwierdzenia odbioru.
5. Niezależnie od ustnego lub telefonicznego meldunku, należy po zakończeniu pracy złożyć "kartę wypadku ruchu" w wypadkach wymienionych w ust. 2 pkt 1), 2) lub raport pisemny o zdarzeniach wymienionych w pozostałych punktach ust. 2
6. Raport pisemny należy również złożyć w przypadku:
 - 1) zatargu z pasażerami,
 - 2) uszkodzenia pojazdu,
 - 3) zanieczyszczenia pojazdu, jeżeli spowodowało to konieczność wycofania go z ruchu,
 - 4) zgłoszonego przypadku uszkodzenia odzieży i innych przedmiotów pasażerów,
 - 5) kontroli biletów przez osobę nie mającą odpowiedniego upoważnienia,
 - 6) użycia gaśnicy.
7. Raport powinien zawierać dane wymienione w ust. 3 oraz dokładny opis zdarzenia, nazwiska, imiona i adresy osób winnych, poszkodowanych oraz świadków.

Zasady korzystania z łączności radiotelefonicznej przez kierujących

1. Celem wprowadzenia łączności radiotelefonicznej jest poprawa funkcjonowania komunikacji miejskiej, bezpieczeństwa pasażerów, kierujących oraz ogólnego wzrostu bezpieczeństwa w mieście. Radiotelefon będący wyposażeniem pojazdu powinien być wykorzystywany wyłącznie w sprawach związanych z wykonywaną pracą oraz zgodnie z przepisami ruchu drogowego.
2. Przy wyjeździe z zajezdni na:

**„Świadczenie usług kierowania pojazdami komunikacji miejskiej będącymi w dyspozycji Zamawiającego”,
nr sprawy WZ-091- 72/23**

Linie	50	-	99
	G, H, W, T		
	N1	-	N8
komunikację zastępczą	Z1	-	Z43
rezerwę liniową	R11	-	R29
doraźną komunikację zastępczą (autobus za tramwaj)	KZ0	-	KZ9
przewóz zamknięty	P0	-	P20

lub przy wyjeździe z miejsca stacjonowania rezerwy liniowej (skierowania jej przez dyspozytora nadzoru ruchu na określoną linię), kierujący zobowiązany jest do wybrania na panelu kontrolnym radiotelefonu odpowiedniego oznaczenia linii, którą będzie obsługiwać oraz wysłania statusu WYJAZD przy zjeździe do zakładu eksploatacyjnego lub do miejsca stacjonowania rezerwy liniowej, kierujący zobowiązany jest do wysłania statusu ZJAZD.

3. Możliwości łączenia:

1) kierujący uzyskuje łączność z dyspozytorem nadzoru ruchu po wykonaniu następujących czynności:

- naciśnięciu przycisku „OPTION” – powoduje to wysłanie żądania zgłoszenia się dyspozytora nadzoru ruchu; kierujący oczekuje na wywołanie go,
- naciśnięciu przycisku nadawania (przy mikrofonie) po zgłoszeniu się dyspozytora nadzoru ruchu (zgłoszenia od pojazdów obsługiwane są wg priorytetów ważności i kolejności zgłoszeń),

2) kierujący uzyskuje łączność z dyspozytorem właściwego zakładu eksploatacyjnego po wykonaniu następujących czynności:

- naciśnięciu przycisku „MENU”,
- wybraniu (z listy) pozycji 7 – *IND CALL* (połączenia indywidualne),
- ponownym naciśnięciu przycisku „MENU” (na wyświetlaczu wyświetla się napis ZAJEZDNIA),
- naciśnięciu przycisku nadawania (przy mikrofonie).

Rozmowa kierującego z dyspozytorem zakładu eksploatacyjnego powinna być krótka. W przypadku konieczności prowadzenia dłuższej rozmowy, należy stosować kilkusekundowe przerwy (zwołnić przycisk przy mikrofonie). Taki tryb prowadzenia rozmowy zapewnia dostępność radiotelefonu pojazdu dla dyspozytora nadzoru ruchu;

3) łączność z kierującym – w przypadku wywołania kierującego przez dyspozytora nadzoru ruchu lub dyspozytora właściwego zakładu eksploatacyjnego, na wyświetlaczu radiotelefonu wyświetlany jest numer radiotelefonu wywołującego oraz informacja o rodzaju połączenia („GR” – połączenie grupowe, „INDV” – połączenie indywidualne),

- na wywołanie indywidualne kierujący odpowiada naciskając przycisk mikrofonu, mówiąc w sposób następujący:
„XXXX (nr kryptonimu) zgłaszam się dla 102 podając lokalizację”,
np.: poruszający się ulicą Zachodnią w stronę pętli Łagiewnicka – Warszawska autobus linii 95 nr boczny 1561 znajdujący się na ul Zachodniej przy Limanowskiego zgłasza się w sposób następujący: „1561 zgłaszam się dla 102, Limanowskiego - Zachodnia w stronę Łagiewnicka – Warszawska”,
- na wywołanie grupowe przez dyspozytora nadzoru ruchu i wyraźne żądanie potwierdzenia tego odbioru kierujący odpowiada wysyłając status POTWIERDZENIE.

4. W celu ułatwienia obsługi radiotelefonu przez kierującego, zostały wprowadzone stałe informacje (statusy), które umożliwiają szybkie przekazanie informacji. Aby wybrać jeden z nich, należy:

- nacisnąć przycisk „MENU”,
- wybrać (z listy) właściwy status,
- ponownie nacisnąć przycisk „MENU”.

Po wysłaniu odpowiedniego statusu (nie dotyczy statusu nr 5 i 6) kierujący oczekuje na zgłoszenie się dyspozytora nadzoru ruchu (zgłoszenia od wszystkich pojazdów obsługiwane są wg priorytetów ważności i kolejności zgłoszeń).

W przypadku rezygnacji z wysłania statusu należy nacisnąć (przed upływem 4 sekund) przycisk „CLEAR”.

W każdym radiotelefonie dostępnych jest 6 statusów:

1. WYPADEK - wybierany przez kierującego w następujących przypadkach: „stłuczka”, w której nasz pojazd bierze udział, wykolejenie, itp.
2. AWARIA - wybierany przez kierującego w przypadku awarii pojazdu
3. ZATRZYMANIE - wybierany przez kierującego w przypadku przeszkody drogowej uniemożliwiającej kontynuowanie jazdy, zjazdu spowodowanego brakiem zmiany (po uzgodnieniu z dyspozytorem zajezdni), itp.
4. POTWIERDZENIE - potwierdzenie odebrania wywołania grupowego

**„Świadczenie usług kierowania pojazdami komunikacji miejskiej będącymi w dyspozycji Zamawiającego”,
nr sprawy WZ-091- 72/23**

na wyraźne żądanie dyspozytora nadzoru ruchu

5. WYJAZD - wybierany przez kierującego przy każdorazowym wyjeździe na linię (z zajezdni lub z miejsca stacjonowania rezerwy liniowej)
 6. ZJAZD - wybierany przez kierującego przy każdorazowym zjeździe z linii (do zajezdni lub do miejsca stacjonowania rezerwy liniowej)
 5. Kierujący zobowiązany jest niezwłocznie przekazać do dyspozytora nadzoru ruchu informacje, używając:
 - czerwonego przycisku \triangle NA RATUNEK - w sytuacjach wymagających natychmiastowej interwencji służb zewnętrznych (policja, straż pożarna, pogotowie ratunkowe):
 - zagrożenia życia lub zdrowia kierującego bądź innych osób,
 - wypadku,
 - pożaru,
 - narażenia na straty mienia znacznej wartości, itp.zarówno w kierowanym pojeździe jak i poza nim.
Nadużywanie tego wywołania jest zabronione.
Po wciśnięciu przycisku alarmowego uaktywniany jest (na ok. 10 sek.) mikrofon, co umożliwi podsluch kabiny w pojeździe. W tym czasie, bez konieczności naciskania przycisku nadawania, kierujący może mówić z dyspozytorem nadzoru ruchu i powinien w miarę możliwości podać położenie i przyczynę włączenia alarmu. Po ok. 10 sek. dyspozytor nadzoru ruchu obowiązany jest połączyć się z kierującym. Jeżeli przyznany czas nie był wystarczający, dyspozytor nadzoru ruchu obowiązany jest nawiązać indywidualny kontakt aby wyjaśnić przyczynę alarmu. Jeśli w tym czasie kierujący nie nawiąże kontaktu z dyspozytorem, temu ostatniemu nie wolno wyłączyć alarmu, aby mieć możliwość podsluchu kabiny w pojeździe. Wyłączenie sygnału alarmu jest możliwe tylko przez dyspozytora i po wyłączeniu alarmu może on prowadzić dalszą rozmowę w trybie indywidualnym;
 - statusów od 1 – 6 (bez statusu nr 4),
 - indywidualnego wywołania w przypadku:
 - innych zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu ruchu lub mogących spowodować jego przerwę,
 - odchyień od rozkładu jazdy (poza obowiązującą tolerancją), za wyjątkiem przypadków wymienionych powyżej.
6. Kierujący może nawiązać łączność z dyspozytorem właściwego zakładu eksploatacyjnego w przypadku:
 - niesprawności pojazdu umożliwiającej kontynuowanie jazdy co najmniej do najbliższej krańcówki i uzgodnienie ewentualnej podmiany pojazdu lub uzyskania porady technicznej co do dalszego postępowania,
 - niedyspozycji kierującego i uzgodnienie ewentualnej podmiany kierującego,
 - braku zmiennika w przewidzianym miejscu i czasie oraz uzgodnienia sposobu dalszego postępowania (dodatkowy kurs, zmiana w innym czasie i miejscu, itp.), innych niezbędnych spraw, w tym związanych z harmonogramem.

Uwaga!

Po 1 minucie trzymania wciśniętego (bez przerwy) przycisku mikrofonu, połączenie zostaje przerwane przez system.

W przypadku awarii systemu łączności bądź braku możliwości połączenia stosowane są zasady sprzed wprowadzenia systemu łączności (nawiązanie łączności innymi dostępnymi środkami).

Zasady ogrzewania przedziałów pasażerskich w pojazdach

1. W okresie od 1 listopada do 31 marca obowiązuje system ogrzewania przedziałów pasażerskich pojazdów komunikacji miejskiej na liniach dziennych i nocnych:
 - 1) ciepłem uzyskanym z chłodzenia silników w sposób ciągły,
 - 2) ciepłem uzyskanym z agregatów grzewczych zasilanych paliwem.
2. Załączenie lub wyłączenie ogrzewania dokonywane jest, z zastrzeżeniem ust. 5, na podstawie decyzji zmianowego dyspozytora nadzoru ruchu, przekazanej dyspozytorom w zakładach eksploatacyjnych oraz prowadzącym pojazdy kursujące w mieście. Treść podjętej decyzji dyspozytor nadzoru ruchu odnotowuje w Księżce Zdarzeń.
3. Załączenie lub wyłączenie agregatów grzewczych w pojazdach wyjeżdżających z zajezdni, następuje na polecenie dyspozytorów zakładów eksploatacyjnych wydawane prowadzącym pojazdy komunikacji miejskiej, na podstawie decyzji dyspozytora nadzoru ruchu, o której mowa w ust. 2.
4. Czynności związane z załączeniem i wyłączeniem agregatów grzewczych wykonuje prowadzący pojazd komunikacji miejskiej na polecenie:
 - 1) dyspozytora zakładu eksploatacyjnego wyjeżdżając z zajezdni,
 - 2) dyspozytora nadzoru ruchu w przypadku pojazdów kursujących na liniach.Działanie agregatów grzewczych prowadzący pojazd odnotowuje w karcie drogowej.
5. W przypadku pojazdów wyposażonych w klimatyzację przedziału pasażerskiego układ klimatyzacji jest załączony w sposób ciągły przez cały rok (w trybie AUTO).
6. Szczegółowe zasady ogrzewania przedziałów pasażerskich pojazdów komunikacji miejskiej regulują odrębne przepisy wewnętrzne.

**„Świadczenie usług kierowania pojazdami komunikacji miejskiej będącymi w dyspozycji Zamawiającego”,
nr sprawy WZ-091- 72/23**

Rozpoczęcie i zakończenie wykonywania usługi przewozowej przez Wykonawcę

1. Rozpoczęcie wykonywania usługi w zakładzie eksploatacyjnym Zamawiającego:
 - 1) kierujący obowiązany jest zgłosić się do wykonywania usługi w takim czasie aby dokonać czynności przewidziane przepisami przed wyznaczonym czasem wyjazdu,
 - 2) czynności wykonywane przed wyjazdem na linię:
 - a) pobranie dokumentów i wyposażenia przewidzianego przepisami,
 - b) sprawdzenie stanu zewnętrznego pojazdu i ogumienia,
 - c) sprawdzenie świateł zewnętrznych i wewnętrznych,
 - d) sprawdzenie poziomu paliwa, oleju silnikowego i cieczy chłodzącej,
 - e) uruchomienie silnika i napełnienie powietrzem układu pneumatycznego autobusu,
 - f) sprawdzenie układu kierowniczego i sprawdzenie stanu wyposażenia wewnętrznego autobusu tj.:
 - kasowników,
 - uchwytów dla pasażerów,
 - czystości wnętrza i tablic informacyjnych,
 - przylegania pokryw podłogowych,
 - mechanizmu otwierania drzwi,
 - działania dzwonek i urządzeń nagłaśniających,
 - zaplombowanie gaśnic,
 - g) sprawdzenie działania hamulców,
 - 3) stwierdzone uszkodzenia i braki, które przed wyjazdem nie mogły być usunięte, a nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu, kierujący obowiązany jest wpisać do zlecenia naprawczego. Wyjazd autobusem, w którym stwierdzono braki wyposażenia oraz usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu, jest zabroniony;
 - 4) Kierowcy zabrania się wyjazdu pojazdem bez sprawdzenia kompletnego wyposażenia, zgodnego z obowiązującymi przepisami, a także bez sprawnych i prawidłowo ustawionych kasowników i prawidłowego oznakowania oraz zalogowany na linię, na której ma być realizowany przejazd.
 - 5) w przypadku stwierdzenia niesprawności pojazdu kierujący ma obowiązek zgłosić natychmiast ten fakt dyżurnemu dyspozytorowi,
2. Zakończenie pracy (zjazd do zajezdni):
 - 1) potwierdzenia wykonanej liczby kursów dokonuje kierujący w formie oświadczenia,
 - 2) wjazd z pasażerami na teren zakładu eksploatacyjnego jest zabroniony,
 - 3) czynności wykonywane przy zjeździe do zakładu eksploatacyjnego po zakończeniu przewozu:
 - a) zamknięcie drzwi, okien i wywietrzników,
 - b) zdanie tablic, dokumentów, pobranego wyposażenia.
3. Zmiana na linii:
 - 1) kończąc przewóz kierujący obowiązany jest wręczyć zmieniającemu pobrane dokumenty i poinformować go o zmianach w rozkładzie jazdy oraz specjalnych zarządzeniach. Uszkodzenia wpisuje w zlecenie naprawcze;
 - 2) kończąc przewóz kierujący obowiązany jest do oceny wizualnej, czy zmieniający nie jest w stanie wskazującym na spożycie alkoholu lub podobnie działającego środka i czy jego nr ewidencyjny jest zgodny z nr wpisanym do karty drogowej. W przypadku stwierdzenia ww. uchybień zdający pracuje dalej postępując zgodnie z pkt 13 Obowiązków ogólnych kierującego. W przypadku gdy kierowca nie zna zmieniającego, zobowiązany jest spisać jego dane personalne z dokumentów,
 - 3) zmiana kierującego nie może mieć wpływu na powstanie odchylenia od rozkładu jazdy.

Uprawnienia Wykonawcy

Wykonawca jest uprawniony do:

- 1) odmowy przewozu pasażerów w przypadkach określonych w obowiązujących „Przepisach porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu w środkach komunikacji lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi”,
- 2) żądania dokonania wpisu w karcie drogowej treści ustaleń związanych z realizowaną usługą, o ile budzą one wątpliwości (nie dotyczy ustaleń przekazywanych łącznością radiotelefoniczną).

Ponadto Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za odstępstwa od rozkładu jazdy uzasadnione obiektywnymi przyczynami.

ZAMAWIAJĄCY

WYKONAWCA