

Załącznik nr 2 do Umowy nr

ZASADY WYKONYWANIA USŁUG PRZEWOZOWYCH PRZEZ KIERUJĄCYCH TRAMWAJEM

Obowiązki ogólne kierującego

1. Legitymowanie się odpowiednimi kwalifikacjami, uprawniającymi do kierowania tramwajami, 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 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 społecznychi przestrzeganie co najmniej 35 godzinnego nieprzerwanego odpoczynku w każdym tygodniu.
9. Posiadanie podczas wykonywania usługi:
 - dowodu tożsamości,
 - pozwolenie na prowadzenia tramwajów,
 - przepustki tymczasowej,
 - karty eksploatacyjnej,
 - rozkładu jazdy lub innej pisemnej decyzji odnośnie pracy pojazdu,
 - harmonogramu wykonywania usługi,
10. plakietki z numerem ewidencyjnym umieszczonej w wyznaczonym miejscu w kabinie prowadzącego (w przypadku logowania do autokomputera możliwa prezentacja numeru na tablicy wewnętrznej), Dbałość 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 swoim przydziale pracy na dzień następny. Samowolna zmiana pracy 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 Tramwajów

1. Podczas przebywania na terenie zajezdni kierujący obowiązany jest zachować szczególną ostrożność, przestrzegać obowiązujące przepisy ustawy - Prawo o ruchu drogowym, bhp, ppoż. i o wychowaniu w trzeźwości oraz stosować się do poleceń służb nadzoru danego zakładu.
2. Kierujący pojazdem na terenie zajezdni dla zapobieżenia wypadkom obowiązany jest:
 - 1) przed ruszeniem pojazdem sprawdzić czy nikt nie znajduje się w kanale,
 - 2) używać sygnałów ostrzegawczych dźwiękowych przed uruchomieniem pojazdu,
 - 3) zachować szczególną ostrożność podczas przejazdu nad kanałem lub obok stanowisk pracy.
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 przez tory w bliskiej odległości przed nadjeżdżającym pociągiem jest zabronione.
5. Cofanie tramwaju może odbywać się tylko przy zabezpieczeniu manewru przez inną osobę.
6. Samowolne zmiany wyposażenia pojazdów są zabronione.

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

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 zajezdni - 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 eksploatacyjnej tramwaju.

Zachowanie się wobec pasażerów

1. Wobec pasażerów należy być uprzejmym, opanowanym i stanowczym w zakresie egzekwowania przestrzegania obowiązujących ich *"Przepisów porządkowych związanych z przewozem osób i bagażu w środkach komunikacji 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 związanych z przewozem osób i bagażu w środkach komunikacji lokalnego transportu zbiorowego w Łodzi"*, a w razie potrzeby wyłączyć pojazd z ruchu powiadamiając dyspozytornię 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 skarg i wniosków (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 nie stosuje się do postanowień niniejszych przepisów, pracownicy Zamawiającego wymienieni w ust. 1 obowiązani są do sporządzenia raportu informacyjnego, o czym kierujący powinien być poinformowany (wpis w kartę eksploatacyjną, a jeśli to niemożliwe przez radiotelefon).
4. Pracownicy nadzoru z 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. tablety, czytniki) mogących rozpraszać uwagę lub obniżać koncentrację,
 - 4) przewożenia osób w kabinie, z wyłączeniem sytuacji przekazywania zmiany, jednak nie dłużej niż na odcinku jednego przystanku z zachowaniem szczególnej ostrożności.
 - 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 uprzednim uzgodnieniu z dyspozytorem nadzoru ruchu), przy czym dopuszcza się skracanie trasy tylko wtedy, kiedy występuje zatrzymanie w ruchu kilku pociągów tej samej linii lub kilku pociągów o trasie docelowej pokrywającej się.

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

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 dla jazdy w warunkach zmniejszonej przejrzystości powietrza lub innych trudnych warunków jazdy.
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. 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 pojazd zatrzymuje się tylko raz, z zastrzeżeniem postanowień ust. 7a.”
2. Obowiązek zatrzymania się na przystanku nie dotyczy pojazdów towarowych, specjalnych oraz uszkodzonych. Kierujący tymi pojazdami podczas dojazdu do przystanku obowiązani są zmniejszyć prędkość do 10 km/godz., oraz dawać sygnały ostrzegawcze.
3. 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.
4. W przypadku zajęcia miejsca przystankowego przez inny pojazd, kierujący pojazdu podjeżdżającego do przystanku zatrzymuje pojazd w bezpiecznej odległości (nie mniej niż 10 m) i z zamkniętymi drzwiami oczekuje na zwolnienie miejsca przystankowego.
5. Kierujący sprawnymi pojazdami wyjeżdżającymi i zjeżdżającymi do zajezdni obowiązani są do zatrzymywania pojazdów na wszystkich przystankach właściwych dla rodzaju trakcji na całej trasie zjazdu lub dojazdu zgodnie z rozkładem jazdy.
6. Jeżeli obok przystanku znajdować się będzie wykop, zasy pył, śniegu lub inne przeszkody należy pojazd zatrzymać tak, aby dojścia były dogodne i bezpieczne.
7. Z zastrzeżeniem postanowień ust. 7a 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. 3 i 6, należy stosować zasady tam wskazane. Po zatrzymaniu pojazdu należy otworzyć wszystkie drzwi, a w pojazdach do tego przystosowanych odblokować sterowanie drzwi otwieranych przez pasażerów.
- 7a. 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.”
8. W przypadku zgłoszenia przez pasażera potrzeby skorzystania z platformy, kierujący zobowiązany jest do jej wysunięcia (napęd automatyczny) lub rozłożenia (napęd ręczny).
9. 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.
10. Odległość między pojazdami stojącymi na przystanku nie może być mniejsza niż 2 m (dotyczy przystanków wielostanowiskowych).
11. 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, urządzeń sieci, toru, przerwy w dopływie prądu, zasp śnieżnych, zalania szyn wodą ponad 5 cm od główki szyny,
 - 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. Uruchomienie pociągów może nastąpić kolejno w odstępach wynikających z warunków ruchu tak, aby, o ile to możliwe, nie utrudniać ruchu innym użytkownikom drogi i nie powodować zakłóceń w pracy urządzeń zasilających sieć trakcyjną.

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

12. 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 ustawowa przerwa, 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 podjeżdżają 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 przetwornicy,
 - 3) podczas gololedzi i śniegu oczyszczenie stopni,
 - 4) sprawdzenie czy wszyscy pasażerowie opuścili pojazd oraz czy wewnątrz pojazdu nie zostało zanieczyszczone i ewentualne spowodowanie usunięcia zanieczyszczenia,
 - 5) przewietrzenie pojazdu,
 - 6) optyczne sprawdzenie stanu odbieraków prądu (ślizgaczy),
 - 7) odnotowanie faktycznego czasu odjazdu w karcie eksploatacyjnej,
 - 8) sprawdzenie działania kasowników.
 - 9) Nie ma obowiązku wykonywania czynności określonych w pkt 3, 5, 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.
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 szynami jest znacznie obniżone. Podobnie oddziałują opadłe liście, błoto, rozlany olej, smoła itp. Podczas jazdy po śliskich torach 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 dyspozytornię nadzoru ruchu i zakład eksploatacyjny Zamawiającego.

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.
2. Podczas wypadku lub innych zakłóceń w normalnym ruchu, do czasu przybycia pracowników nadzoru ruchu lub policji, polecenia pasażerom wydaje kierujący.
3. 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).
4. 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.
5. Jeżeli nastąpi kolizja z pojazdem zarejestrowanym za granicą, należy wezwać policję i poprosić o odcinek „Zielonej Karty”.
6. W przypadku zatrzymania ruchu z winy pasażera, należy powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu i zastosować się do wydanych poleceń.
7. Jeżeli na trasie znajduje się pociąg unieruchomiony i zachodzi podejrzenie, że bierze on udział w kolizji, wypadku lub jest uszkodzony, motorniczy pociągu dojeżdżającego zatrzymuje pociąg w odległości nie mniejszej niż 15 m, w zależności od warunków ruchu.

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

8. 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 eksploatacyjnej.
9. Motorniczym pociągów zatrzymanych na trasie na skutek wypadku, awarii lub braku prądu itp. zabrania się opuszczania pociągów (nie dotyczy to motorniczego pierwszego zatrzymanego pociągu, który ma obowiązek powiadomienia dyspozytorni nadzoru ruchu).
10. Z chwilą wznowienia ruchu uruchomienie poszczególnych zatrzymanych pociągów winno się odbywać zgodnie z ust. 1 zasad ruchu tramwaju w warunkach awaryjnych.
11. Jeżeli pasażer, przechodzień lub pracownik Zamawiającego uległ wypadkowi, należy przyjąć mu z pomocą, niezależnie od tego z czyjej winy powstał wypadek, a ponadto należy:
 - 1) zatrzymać i unieruchomić pojazd,
 - 2) ściągnąć odbierak prądu (w przypadku gdy uszkodzony dostał się pod wagon),
 - 3) przystąpić do akcji ratowniczej,
 - 4) zabezpieczyć miejsce wypadku,O powyższym fakcie powiadomić zespół ratownictwa medycznego i Policję (nr. 112),, a następnie w miarę możliwości dyspozytornię nadzoru ruchu.
12. Przy zderzeniach, szczególnie ważne jest dokładne stwierdzenie nazwiska i adresu prowadzącego pojazd i właściciela pojazdu, oraz dane zakładu ubezpieczającego. Przy zderzeniach 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, np.: 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.
13. W przypadku zgonów w pojeździe należy pojazd wycofać z ruchu.
14. 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 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.
6. Pchanie tramwajów odbywać się może tylko wtedy, gdy nie ma innej możliwości usunięcia uszkodzonego pojazdu z trasy.
7. Pchanie może odbywać się tylko do najbliższego miejsca, gdzie będzie można dokonać manewru tak, aby pchany pociąg docześć i holować.
8. Podczas manewru pchania, zarówno w wagonie pchanym jak i pchającym, na miejscu kierującego musi znajdować się motorniczka.
9. Motorniczka pociągu pchanego przy pomocy radiotelefonu przekazuje informacje motorniczemu pociągu pchającego o warunkach ruchowych, kierując jednocześnie w ten sposób akcją. Radiotelefony obu motorniczym dostarcza dyspozytor pogotowia komunikacyjnego.
10. W przypadkach wyjątkowych dopuszcza się porozumiewanie między motorniczym pociągu pchanego i motorniczym pociągu pchającego z wykorzystaniem sygnalizacji dźwiękowej, używając dzwonka, gwizdka lub klaksonu. Przed przystąpieniem do manewru pchania należy ustalić sposób komunikowania się, w tym sygnały, w oparciu o które kierujący będzie reagował na wskazówki.
11. Z przodu pociągu pchanego motorniczka tego pociągu umieszcza tablicę z napisem „awaria” oraz dostarczoną przez dyspozytora pogotowia komunikacyjnego żółtą lampę migającą.
12. Dyspozytor pogotowia komunikacyjnego, jadąc przed pociągiem pchanym, ostrzega innych użytkowników ruchu o zbliżaniu się uszkodzonego pociągu.

Pożar pojazdu

1. W przypadku powstania pożaru, po unieruchomieniu pojazdu, należy umożliwić pasażerom szybkie jego opuszczenie. W tramwaju należy jak najszybciej ściągnąć wszystkie odbieraki prądu i odłączyć akumulator. W pociągach składających się z dwóch lub trzech wagonów odłączyć palący się wagon.
2. Do gaszenia należy użyć odpowiednich środków: gaśnic, piasku, ziemi, itp.

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

3. O zaistniałym pożarze należy powiadomić w pierwszej kolejności powiadomić niezbędne służby (nr tel. 112) a jeżeli będzie taka możliwość również dyspozytora nadzoru ruchu.
4. Tramwaj po pożarze należy sprowadzić do zakładu eksploatacyjnego ze ściągniętym odbierakiem prądu (w miarę możliwości z otwartym odłącznikiem liniowym).

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.
2. W zgłoszeniu należy podać:
 - 1) nr linii, brygady, wozu oraz swój nr ewidencyjny,
 - 2) miejsce postoju,
 - 3) rodzaj uszkodzenia.
3. Przewóz pasażerów w pojazdach uszkodzonych zagrażających bezpieczeństwu ruchu jest zabroniony.
3. O zjeździe do zajezdni 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 lub 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.
6. 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.
7. Dla uniknięcia zjazdu tramwaju, należy na krańcówce dokonać zamiany wozu z motorniczym, który kursuje tylko w godzinach szczytowego nasilenia ruchu (krótki) lub dokonać z nim zamiany pracy - kursuje on wtedy do czasu otrzymania podmiany. W przypadku zamiany pociągów, motorniczy sprowadza uszkodzony pociąg do zakładu eksploatacyjnego, informując dyspozytora w zakładzie o zaistniałym fakcie. Dyspozytor zakładu eksploatacyjnego ma obowiązek wysłania podmiany.
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 zajezdni.
9. O zamianach pojazdów lub prac należy powiadomić pracownika nadzoru, dyspozytornię nadzoru ruchu i fakt zmiany odnotować w karcie eksploatacyjnej z podaniem dokładnej godziny podmiany.

Postępowanie ze znalezionymi przedmiotami

1. Po każdym kursie na przystanku krańcowym, a także po zjeździe do zajezdni, 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 upoważnionemu pracownikowi 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: wypadku, kolizji, w tym również zdarzeń drogowych z udziałem zwierząt innych niż określone w ust. 1,
 - 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, 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.
3. Przy zgłaszaniu meldunku należy podać:
 - 1) nr linii, brygady, wozów oraz swój nr służbowy,
 - 2) miejsce, czas, kierunek jazdy,
 - 3) rodzaj uszkodzenia i skutki wypadku,
 - 4) potrzebę wezwania pomocy policji, pogotowia lekarskiego, technicznego lub straży pożarnej.

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

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 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:

linię	1	-	18
	21		46
			N9, T1
komunikację zastępczą	Z1	-	Z18

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 zajezdni 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 Działu właściwego Zakładu Eksploatacji Tramwajów 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 Eksploatacji Tramwajów powinna być krótka. W przypadku konieczności prowadzenia dłuższej rozmowy należy stosować kilkusekundowe przerwy (zwolnić 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 101 podając lokalizację”,
np.: poruszający się ulicą Zachodnią w stronę pętli Helenówek tramwaj linii 11 nr boczny 3348 znajdujący się na ul Zachodniej przy Limanowskiego zgłasza się w sposób następujący: "3348 zgłaszam się dla 101, Limanowskiego - Zachodnia w stronę Helenówka",
- 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:

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

„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 braku napięcia zasilającego, przeszkody drogowej uniemożliwiającej kontynuowanie jazdy, zjazdu spowodowanego brakiem zmiany (po uzgodnieniu z dyspozytorem zajezdni), itp.,
4. POTWIERDZENIE - potwierdzenie odebrania wywołania grupowego 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 umożliwia podsłuch 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 nadzoru ruchu, temu ostatniemu nie wolno wyłączyć alarmu, aby mieć możliwość podsłuchu kabiny w pojeździe. Wyłączenie sygnału alarmu jest możliwe tylko przez dyspozytora nadzoru ruchu 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,
 - odchyłeń 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).

W przypadku uzyskania informacji o zmianie trasy poprzez radiotelefon, motorniczy informuje o tym pasażerów w obu wagonach.

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 aparatury elektrycznej w sposób ciągły,
 - 2) ciepłem uzyskanym z grzejników zasilanych energią elektryczną.
2. Przepisy ust. 1 pkt 2) nie dotyczą pojazdów z ogrzewaniem sterowanym automatycznie. W przypadku pojazdów wyposażonych w klimatyzację przedziału pasażerskiego układ klimatyzacji jest załączony w sposób ciągły przez cały rok (w trybie AUTO).

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

3. Załączenie lub wyłączenie ogrzewania dokonywane jest 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 Książce Zdarzeń.
4. Załączenie lub wyłączenie grzejników elektrycznych 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. 3.
5. Czynności związane z załączeniem grzejników elektrycznych wykonuje prowadzący pojazd komunikacji miejskiej na polecenie:
 - 1) dyspozytora zakładu eksploatacyjnego wyjeżdżając z zajezdni,
 - 2) dyspozytora nadzoru ruchu w przypadku pojazdów kursujących na liniach.
6. Szczegółowe zasady ogrzewania przedziałów pasażerskich pojazdów komunikacji miejskiej regulują odrębne przepisy wewnętrzne.

Rozpoczęcie i zakończenie pracy przez motorniczego

1. Rozpoczęcie pracy w zakładzie eksploatacyjnym.
 - 1) Motorniczowie obowiązani są 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 tramwaju, szczególnie urządzeń łączących wagony,
 - c) sprawdzenie estetyki tramwaju i kompletności informacji pasażerskiej i stanu wyposażenia wewnętrznego tramwaju tj.:
 - zaplombowania gaśnicy,
 - kasowników,
 - uchwytów i poręczy dla pasażerów,
 - czystości wnętrza i tablic informacyjnych,
 - przylegania pokryw podłogowych,
 - zamknięcia szafek z aparaturą elektryczną,
 - mechanizmu otwierania i blokady drzwi,
 - d) sprawdzenie napięcia baterii akumulatorów i przetwornicy,
 - e) sprawdzenie działania oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego wagonu, dzwonków sygnalizacyjnych i urządzeń nagłaśniających oraz kasowników (wydruki),
 - f) sprawdzenie działania hamulców,
 - 3) uszkodzenia i braki, które przed wyjazdem nie mogły być usunięte, a nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu, motorniczy obowiązany jest wpisać do karty eksploatacji i żądać potwierdzenia przez pracownika nadzoru zakładu eksploatacyjnego; wyjazd pociągiem, w którym stwierdzono braki wyposażenia oraz usterki zagrażające bezpieczeństwu ruchu, jest zabroniony,
 - 4) motorniczemu zabrania się wyjazdu pojazdem bez sprawdzenia kompletnego wyposażenia zgodnego z obowiązującymi przepisami, a także bez sprawnych i prawidłowo ustawionych kasowników, prawidłowego oznakowania oraz zalogowany na linię, na której ma być realizowany przejazd.

Założenie tablic kierunkowych lub przestawienie tablic mozaikowych w pociągu należy do obowiązków motorniczego i powinno być wykonane przed wyjazdem z zakładu eksploatacyjnego;
 - 5) Motorniczowie wagonów typu PESA-122N wyposażonych w klimatyzację przedziału pasażerskiego przed wyjazdem z zajezdni załączają ogrzewanie / klimatyzację przedziału pasażerskiego – funkcja AUTO, zgodnie z instrukcją obsługi wagonów.
 - 6) po wyjeździe z zajezdni motorniczy obowiązany jest na odcinku między zakładem eksploatacyjnym a pierwszym przystankiem sprawdzić działanie urządzeń w sposób odpowiadający normalnemu rozruchowi i hamowaniu pociągu. Jeżeli w pociągu nie ma pasażerów i nie zagraża to innym użytkownikom drogi można wykonać próbę hamowania nagłego. W przypadku stwierdzenia w czasie próby uszkodzeń nie pozwalających na kontynuowanie jazdy, motorniczy postępuje tak, jakby uszkodzenie nastąpiło w czasie eksploatacji pojazdu. Dokonywanie próby hamowania nagłego pojazdem z pasażerami jest zabronione,
 - 7) motorniczy po wyjeździe z zajezdni ma obowiązek zameldowania swojej obecności na trasie określonej linii przez radiotelefon dyspozytornie nadzoru ruchu.
2. Zakończenie pracy (zjazd do zajezdni):
 - 1) motorniczy ma obowiązek o fakcie zjazdu do zajezdni powiadomić przez radiotelefon dyspozytornie nadzoru ruchu. Potwierdzenie wykonanej liczby kursów dokonuje kierujący w formie oświadczenia,
 - 2) wjazd z pasażerami na teren zajezdni jest zabroniony,
 - 3) czynności wykonywane przy zjeździe do zajezdni po zakończeniu pracy:
 - a) zamknięcie drzwi, okien i wywietrzników,
 - b) wykonywanie innych czynności zgodnie z wewnętrzną instrukcją zajezdni,
 - c) zdanie tablic, dokumentów, pobranego wyposażenia.
3. Zmiana pracy na linii:
 - 1) kończący pracę motorniczy obowiązany jest wręczyć zmieniającemu pobrane dokumenty z wyszczególnieniem uszkodzeń powstałych w czasie jazdy i poinformować go o zmianach w rozkładzie jazdy oraz specjalnych zarządzeniach,
 - 2) kończący pracę obowiązany jest do oceny wizualnej, czy zmieniający nie jest w stanie wskazującym na użycie alkoholu lub podobnie działającego środka i czy jego nr ewidencyjny jest zgodny z nr wpisanym do karty eksploatacji. W przypadku stwierdzenia uchybień, zdający

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

pracuje dalej postępując zgodnie z pkt 13 Obowiązków ogólnych kierującego.. W przypadku, gdy motorniczy nie zna zmieniającego, zobowiązany jest spisać jego dane personalne z dokumentów;

- 3) zmiana motorniczego nie może mieć wpływu na powstanie odchyień od rozkładu jazdy.

Komisyjne badanie stanu technicznego tramwaju

1. Komisyjne badanie stanu technicznego wagonów tramwajowych jest wykonywane na polecenie dyspozytorni nadzoru ruchu, policji lub prokuratury po:
 - 1) wypadku śmiertelnym,
 - 2) wypadku, w którym są osoby ranne,
 - 3) zderzeniu pociągu z pociągiem,
 - 4) zderzeniu w którym powstały znaczne straty materialne,
 - 5) wykolejeniu,
 - 6) pożarze pojazdu.Komisyjne badanie odbywa się także na żądanie motorniczego, który kierował tramwajem uczestniczącym w wypadku. W przebiegu badania powinien uczestniczyć motorniczy, który kierował tramwajem w trakcie zdarzenia, a w przypadku jego nieobecności wskazany przez niego motorniczy. Gdy motorniczy nie jest w stanie wskazać swojego przedstawiciela wyznacza go właściwy kierownik zakładu eksploatacyjnego.
2. Można odstąpić od komisijnego badania po zderzeniu pociągu z pociągiem (w wyniku którego nie ma osób poszkodowanych), w przypadku, gdy motorniczy nie wnosi zastrzeżeń do stanu technicznego wagonu oraz podpisze oświadczenie na powyższą okoliczność.

Zasady obowiązujące w ruchu tramwajowym

1. Zabrania się motorniczemu jazdy za pociągiem tramwajowym tej samej linii w odległości mniejszej niż jeden przystanek, z wyjątkiem przypadków wynikających z warunków ruchu, co musi być potwierdzone wpisem do karty eksploatacyjnej pociągu tramwajowego. Wpisu dokonuje pracownik nadzoru ruchu jeżeli jest on obecny na miejscu zdarzenia, w pozostałych przypadkach motorniczy. Motorniczowie opóźnionych pociągów tramwajowych obowiązani są zwracać pociągi poza godzinami szczytowego nasilenia ruchu, o ile istnieje natychmiastowa możliwość zabrania pasażerów i dowiezienia do celu podróży innym pociągiem.
2. Skrzyżowania sieci i torów, zwrotnice, luki na pętłach motorniczy obowiązany jest przejeżdżać z prędkością nie większą niż 10 km/godz., natomiast izolatory sekcyjne dodatkowo bez poboru mocy.
3. Na skrzyżowaniach jeżeli pierwszeństwo jazdy nie jest uregulowane znakami obowiązują następujące zasady:
 - 1) wzajemne wymijanie się pociągów jadących z naprzeciwka na zwrotnicach, których przestawienie mogłoby spowodować kolizję jest zabronione, pociąg jadący po torze bez zwrotnicy ma pierwszeństwo przed pociągiem jadącym „pod iglicę zwrotnicy”,
 - 2) wzajemne mijanie się pociągów jest również zabronione w przypadkach, gdy w międzytorzu znajdują się pracownicy wykonujący prace na torach oraz na przejściach dla pieszych jeżeli zachodzi możliwość, że między pociągami znajduje się pieszy,
 - 3) na liniach jednotorowych pociąg jadący w kierunku "do centrum" ma pierwszeństwo przed pojazdem jadącym w kierunku przeciwnym.
4. Przy mijaniu jadącego z naprzeciwka pojazdu motorniczy powinien ostrzegać sygnałem dźwiękowym pieszych, którzy mogą wejść na jezdnię z za pojazdu mijanego.
5. Motorniczy jest obowiązany używać podczas jazdy świateł mijania.

Zachowanie się podczas usuwania uszkodzeń urządzeń znajdujących się pod napięciem

1. Dotykane przewodów i urządzeń znajdujących się pod napięciem jest niedozwolone. Przy wszelkich czynnościach przy urządzeniach elektrycznych należy przestrzegać obowiązujących przepisów bhp i ppoż. Motorniczemu zabrania się wchodzenia na dach pociągu.
2. W przypadku elektryzowania pojazdu należy odłączyć odbierak prądu od sieci, usunąć pasażerów, odholować tramwaj do zajezdni. O wycofaniu tramwaju z ruchu powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu.

Przerwa w dopływie prądu

1. Gdy motorniczy stwierdzi, że nastąpiła przerwa w dopływie prądu, powinien wyłączyć obwód główny i załączyć okresowo jeden z obwodów wewnątrz pojazdu (np. przetwornice), celem obserwacji ponownego dopływu prądu. Jeżeli przerwa trwa dłużej niż 3 min., motorniczy zobowiązany jest powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu oraz odłączyć odbierak prądu od sieci i co 2 min. dołączać do sieci w celu stwierdzenia ponownego dopływu prądu.
2. Jeżeli powstanie zgrupowanie tramwajów, motorniczowie obowiązani są (z wyjątkiem motorniczego pierwszego tramwaju, który postępuje zgodnie z ust. 1, odłączyć odbieraki prądu od sieci a następnie po załączeniu napięcia włączyć kolejno w miarę stopniowego uruchamiania tramwajów.
3. Przerwy w ruchu trwające powyżej 3 min. należy odnotować w karcie eksploatacji tramwaju.
4. Zabrania się dokonywania jednoczesnego rozruchu wszystkich zatrzymanych tramwajów. Obowiązują zasady zawarte w ust. 1 i 2 zasad ruchu tramwajów w warunkach awaryjnych.
5. Po wjeździe na odcinek pozbawiony zasilania motorniczy powinien natychmiast przystąpić do hamowania, a po zatrzymaniu pojazdu załączyć światła awaryjne.

Uszkodzenie sieci

1. O wszelkich zauważonych uszkodzeniach sieci, poprzeczek itp., należy natychmiast powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu.
2. Działanie kierującego powinno ograniczyć się wyłącznie do zabezpieczenia miejsca awarii sieci, celem uniemożliwienia osobom postronnym zbliżenia się do zerwanych przewodów.
3. Dotykane zwisających przewodów oraz załączonych do przewodu materiałów jest zabronione.

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

4. W przypadku uszkodzenia odbieraka prądu nie wolno dalej prowadzić tramwaju. Odbierak prądu należy w miarę możliwości zupełnie ściągnąć i zabezpieczyć linką. Po zabezpieczeniu tramwaju motorniczy obowiązany jest udać się przed miejsce, w którym nastąpiło uszkodzenie pantografu i ostrzec motorniczego następnego tramwaju o awarii. Następnie powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu i czekać na przybycie pogotowia sieci.
5. W przypadku holowania (pchania) tramwaju z uszkodzonym odbierakiem prądu na odcinkach o obniżonej sieci trakcyjnej (wiadukty), należy obserwować odległość uszkodzonego odbieraka od sieci. W razie niemożności złożenia odbieraka poniżej sieci należy tramwaj zatrzymać niezwłocznie, powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu i czekać na przybycie pogotowia sieci.

Odległość między tramwajami

1. Motorniczym obowiązuje zasada utrzymania bezpiecznej odległości między pociągami jadącymi w tym samym kierunku. Odległość między pociągami powinna być taka, żeby przy hamowaniu nagłym pierwszego pociągu, motorniczy drugiego pociągu stosując hamowanie robocze, nawet przy złej widoczności i trudnych warunkach drogowych zdołał zatrzymać pociąg w odległości 10 m za stojącym pociągiem.
2. Motorniczy powinien szczególnie uważnie obserwować jazdę poprzedzającego pociągu. W przypadku, gdy odległość między pociągami się zmniejsza motorniczy drugiego pociągu powinien natychmiast przystąpić do hamowania. Prędkość drugiego pociągu można ponownie zwiększyć tylko wówczas, gdy odległość między jadącymi pociągami uległa wyraźnemu zwiększeniu.
3. Kierujący tramwajami zobowiązani są utrzymać bezpieczną odległość między pociągami w trakcie jazdy. Bezpieczna odległość między pociągami zależy od wielu czynników, a w szczególności od stanu szyn, szybkości jazdy i napelnienia. Na terenie płaskim, gdy jest średnie napelnienie wózów bezpieczna odległość między pociągami nie powinna być mniejsza od wartości podanych w tabelce:

Prędkość	Odległość bezpieczna – dobre warunki przyczepności	Odległość bezpieczna – złe warunki przyczepności
10 km/h	60 m	70 m
20 km/h	80 m	120 m
30 km/h	110 m	200 m
40 km/h	150 m	350 m
50 km/h	200 m	500 m

Przy odległościach między tramwajami poniżej 50 m nie wolno prowadzić wagonu z prędkością większą niż 5 km/h.

4. Podczas zbliżania się do stojącego pociągu należy bezwzględnie ograniczyć prędkość jazdy swojego pociągu tak, aby w odległości około 50 m (pojedyncza odległość między słupami trakcyjnymi) od stojącego wagonu prędkość nie wynosiła więcej, niż 5 km/godz. Te same warunki obowiązują przy zbliżaniu się do innych pojazdów lub przeszkód na trasach tramwajowych. Przy dojeżdżaniu do stojącego pociągu na przystanku podwójnym pociąg należy zatrzymać tak, ażeby odległość do pierwszego pociągu nie była mniejsza niż 2 m.
5. Złe warunki przyczepności występują, gdy:
 - 1) szyny są nowe lub zużyte,
 - 2) szyny są zanieczyszczone,
 - 3) szyny są mokre,
 - 4) liście znajdują się na szynach,
 - 5) na kołach są nowe obręcze,
 - 6) jeden silnik jest uszkodzony.

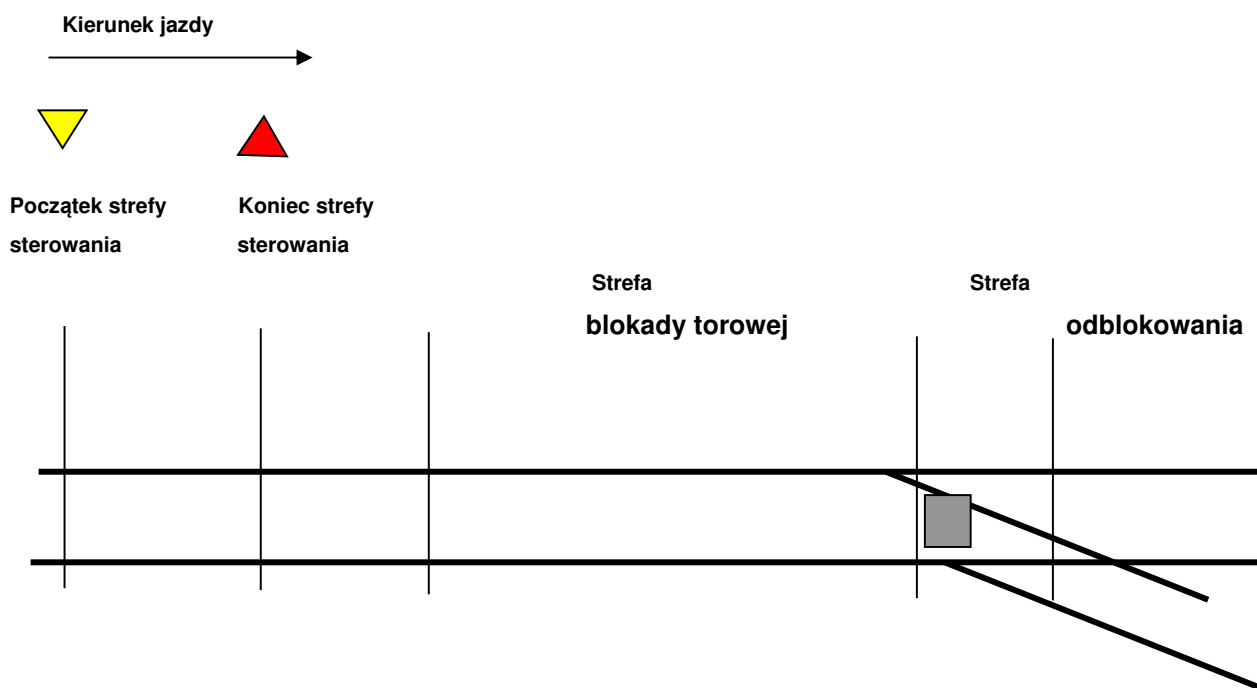
Nieprzestrzeganie odległości w przypadkach wyszczególnionych powyżej grozi niebezpieczeństwem i zwykle prowadzi do hamowania nagłego, wymagającego dużego wycucia w sposobie hamowania.

Przejazd przez zwrtnice i mijanki

1. Obowiązek przestawiania zwrtnic należy do motorniczego. Motorniczy odpowiada za wjazd na zwrtnice bez względu na to kto i czy właściwie ją przestawił.
2. Zabrania się motorniczemu jazdy pod iglice zwrtnicy, w momencie gdy inny pociąg jedzie z przeciwnego kierunku.
3. Przejazd przez zwrtnice i inne elementy torowe zobowiązuje kierującego pojazdem do zachowania szczególnej ostrożności.
4. W celu przeciwdziałania samoczynnemu przestawianiu się iglic zwrtnicy zobowiązuje się motorniczych, aby w przypadku użycia zwrtnicy zjazdowej, jako zwrtnicy najjazdowej, każdorazowo zabezpieczali iglice klockami gumowymi. Czynności te należy dokonywać w szczególności podczas:
 - 1) cofania na pętli składu tramwajowego.
 - 2) przejazdu wagonu lub pociągu z wyłączonym napędem, pchanego przez inny wagon tramwajowy.
1. Przy cofaniu na pętlach tramwajowych niedopuszczalne jest przestawianie iglic zwrtnicy najjazdowej z napędem elektrycznym kołami wagonu cofającego ponieważ napęd zwrtnicy zostaje w tym momencie uszkodzony. Koniecznie trzeba przestawić iglicę zwrtnicy w położenie zgodne z kierunkiem toru, po którym wagon cofa.
2. Przez zwrtnice i elementy torowe na skrzyżowaniach należy przejeżdżać z prędkością nie większą niż 10 km/godz. (dotyczy całego składu pociągu od pierwszej osi pierwszego wózka do drugiej osi ostatniego wózka).
3. W celu ręcznego przestawienia zwrtnicy, motorniczy obowiązany jest wysiąść z pojazdu, aby upewnić się, czy iglice dolegają w sposób właściwy i czy zwrtnica nie jest zanieczyszczona.

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

4. W celu przestawienia zwrotnicy nadajnikiem podczerwieni należy stosować poniższe zasady:
 - 1) w odległości ok. 4 – 8 m od odbiornika zainstalowanego na sieci trakcyjnej nacisnąć przycisk PNP w celu przestawienia zwrotnicy,
 - 2) przytrzymanie przycisku PNP nie może trwać dłużej aniżeli 10 sek., działanie nadajnika NP sygnalizuje świecenie diody sygnalizacyjnej na górnej części obudowy,
 - 3) zabrania się załączania nadajnika NP jeżeli na zwrotnicy znajduje się wózek innego tramwaju,
 - 4) ponowne uruchomienie zwrotnicy sygnałem nadajnika podczerwieni NP może następować nie częściej niż co 10-15 sek.
6. W żadnym przypadku nie wolno dojeżdżać bliżej niż 4 m do punktu zamocowania odbiornika podczerwieni i uruchomić nadajnik podczerwieni, jeżeli koła pociągu poprzedzającego nie minęły całkowicie zwrotnicy, gdyż może to spowodować wykolejenie tego pociągu.
7. W Łodzi funkcjonują dwa podstawowe typy napędów sterowanych elektrycznie, których przestawienia dokonuje się nadajnikiem podczerwieni:
 - 1) starego typu (bez systemu blokad), który charakteryzuje się tym, że nie posiada blokady mechanicznej ani elektrycznej zapobiegającej przestawieniu zwrotnicy pod wagonem. Tego typu zwrotnice nie posiadają sygnalizatora informującego o kierunku ułożenia iglic oraz stanu blokad,
 - 2) nowoczesny (z systemem blokad), który posiada blokadę mechaniczną oraz elektryczną. W odróżnieniu od typu określonego w pkt 1, w tym przypadku każda zwrotnica posiada sygnalizator, na którym wyświetlane są komunikaty dla prowadzących w postaci strzałek kierunkowych (< ^ >) oraz krzyża (X). Sygnały te informują o kierunku ułożenia iglic oraz stanie blokad.
8. Zasady działania zwrotnicy z systemem blokad przedstawia poniższy schemat:



Bezpośrednio przed zwrotnicą jest tzw. strefa blokady torowej, która ma za zadanie wykrycie pojazdu szynowego i zablokowanie zwrotnicy na czas jego przejazdu. Długość strefy blokady torowej jest zróżnicowana w zależności od producenta systemu sterowania zwrotnicy oraz od warunków drogowo-torowych i zawiera się w przedziale od 3-15m.

Wjazd pociągu w strefę blokady sygnalizowany jest przez zapalenie krzyża światłem ciągłym w jednej z komór sygnalizatora zwrotnicy i wprowadzenie sterownika w stan blokady elektrycznej. Od tego momentu, nie jest możliwe zdalne przestawienie zwrotnicy, możliwe jest jedynie przestawienie ręczne za pomocą drążka nastawczego.

Odblokowanie następuje automatycznie po opuszczeniu przez wagon strefy odblokowania.

Wskazania sygnalizatora:

< ^ >

Świecenie komory ze strzałką kierunkową (< ^ >) w zależności od położenia zwrotnicy) oznacza, że iglice zwrotnicy są zablokowane mechanicznie w skrajnym położeniu i nie mogą się samoczynnie przestawić (np. pod wpływem drgań lub wstrząsów powodowanych przez przejeżdżający wagon). Istnieje możliwość zdalnego przestawienia zwrotnicy za pomocą promiennika podczerwieni znajdującego się w strefie sterowania.

< ^ > oraz X

Świecenie komory ze strzałką kierunkową (< ^ >) oraz z krzyżem (X) oznacza, że zwrotnica znajduje się w stanie blokady mechanicznej i elektrycznej. Taki stan gwarantuje bezpieczny przejazd przez zwrotnicę w ustawionym kierunku. Nie ma możliwości przestawienia zwrotnicy przed opuszczeniem przez pojazd szynowy strefy odblokowania.

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

Brak któregokolwiek z sygnałów (krzyż i strzałka kierunkowa) lub pulsowanie sygnału blokady (krzyż) świadczy o stanie awaryjnym układu sterowania (brak zwarcia osiowego, awaria układu blokady, iglice nie znajdują się w skrajnym położeniu, awaria układu mechanicznego).

W takim wypadku należy wysiąść z wagonu, sprawdzić i ewentualnie usunąć zanieczyszczenia pomiędzy iglicą a szyną za pomocą dostępnych narzędzi do czyszczenia zwrotnic, a następnie za pomocą drażka nastawczego dostawić iglicę do skrajnego położenia. Jeżeli po wykonaniu tych czynności sygnalizator nadal nie świeci prawidłowo, należy zablokować iglice zwrotnicy za pomocą klocków gumowych, a następnie fakt ten należy bezzwłocznie zgłosić do dyspozytorni nadzoru ruchu.

9. Podczas przejazdu przez mijanki na liniach jednotorowych należy ściśle stosować się do wskazówek i oznaczeń w rozkładzie jazdy oraz sygnałów i znaków mijanego pociągu.
10. Na mijankach posiadających sygnalizację świetlną należy ściśle stosować się do ustaleń zawartych w automatycznej sygnalizacji świetlnej.
11. W przypadku zjechania się dwóch pociągów na odcinku jednotorowym, wznowienie normalnego ruchu może nastąpić tylko przez wycofanie jednego z nich do najbliższej mijanki.

Przeszkody na torze

1. Zauważone w żłobkach szyn przedmioty takie, jak: śruby, kamienie, itp. należy usunąć. W przypadku wstrząsu przy przejeżdżaniu przeszkody należy pociąg zatrzymać i przedmiot usunąć. Gdy przeszkody nie można usunąć we własnym zakresie należy powiadomić o tym dyspozytornię nadzoru ruchu.
2. Odcinek torów zalanych wodą, o ile poziom wody nie przekracza wysokości 5 cm od główki szyny, należy przejeżdżać z prędkością nie większą niż 10 km/godz.
3. Zabrania się wjazdu na zaśnieżony lub oblodzony odcinek toru, ponieważ może grozić to wykolejeniem. Należy niezwłocznie powiadomić o tym dyspozytornię nadzoru ruchu.

Prace w pobliżu torów

1. W miejscach, w których prowadzone są prace torowe lub drogowe, motorniczy obowiązany jest zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość poniżej 10 km/godz., ostrzegać pracujących sygnałem dźwiękowym, w razie konieczności zatrzymać pojazd.
2. Jeżeli pociąg przejeżdża lewym torem, motorniczy powinien zachować szczególną ostrożność, mając na uwadze dwustronny ruch uliczny. W tym przypadku motorniczy obowiązany jest ostrzegać sygnałem dźwiękowym.
3. Do wozów wieżowych i drabin stojących na torach nie wolno podjeżdżać na odległość mniejszą niż 20 m.

Zasady ruchu tramwajów w warunkach awaryjnych

1. W przypadkach zatrzymania na trasie spowodowanego awarią lub zatorem na trasie, motorniczym wolno ruszyć pociągiem dopiero wtedy, gdy poprzedzający pociąg przejechał co najmniej 50 m.
2. W określonych wyżej warunkach zabrania się stosowania rozruchu maksymalnego. Należy stosować jedynie rozruch minimalny (jazdę szeregową) z maksymalnym wykorzystaniem jazdy z wybiegu. Motorniczym obowiązuje zasada nie zatrzymywania pociągów między przystankami. Zatrzymanie tramwaju może nastąpić tylko w przypadkach uzasadnionych (zgodnie z zasadami dotyczącymi przystanków).
3. Uruchomienie pociągu zatrzymanego w zgrupowaniu może nastąpić dopiero na wyraźny sygnał (polecenie) pracownika nadzoru ruchu, a w przypadku braku tego pracownika motorniczy obowiązany jest postąpić zgodnie z ustaleniami z ust. 1.
4. Przy dojeżdżaniu do przystanku, motorniczym obowiązuje stosowanie jednorazowego rozruchu. Zabrania się stosowania kilkakrotnych rozruchów i tzw. "podciągania" (zbliżania) pociągu do pociągu poprzedzającego.

Wykolejenie pociągu

1. Gdy pociąg lub jeden z wagonów ulegnie wykolejeniu, motorniczy obowiązany jest ściągnąć wszystkie pantografy i natychmiast powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu. Jeżeli istnieje możliwość, motorniczowie zatrzymanych tramwajów obowiązani są skierować swoje pojazdy na trasy zastępcze.
2. Po przybyciu pracownika nadzoru ruchu oraz pogotowia technicznego Zamawiającego, obowiązek kierowania pracą obejmuje brygadzysta pogotowia, a pracownik nadzoru ruchu zabezpiecza warunki ruchowe.
3. O każdym wykolejeniu motorniczy obowiązany jest powiadomić pisemnym raportem kierownictwo zakładu eksploatacyjnego.

Eksploatacja tramwajów w okresie jesienno-zimowym

1. Dla uniknięcia wypadków i kolizji, podczas prowadzenia tramwajów w trudnych warunkach atmosferycznych, należy zwrócić szczególną uwagę na przestrzeganie poniższych ustaleń:
 - 1) przed wyjazdem z zajezdni:
 - a) zapoznać się z aktualnym komunikatem meteorologicznym,
 - b) sprawdzić, czy w wagonie znajdują się narzędzia do czyszczenia zwrotnic (haczyk, miotłka, gumy do zwrotnic),
 - c) sprawdzić działanie podgrzewaczy szyb,
 - d) sprawdzić działanie urządzeń grzejnych wewnątrz wagonów, o ile temperatura otoczenia będzie tego wymagała,
 - e) sprawdzić prawidłowość działania układów hamulcowych,
 - 2) podczas jazdy na trasie:
 - a) stosować płynny rozruch i dostosować prędkość do istniejących warunków atmosferycznych,

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

- b) dostosować prędkość jazdy do aktualnych warunków atmosferycznych tak, aby w każdych okolicznościach można było bezpiecznie zatrzymać tramwaj,
- c) zachować bezpieczną (zwiększoną) odległość między tramwajami,
- d) zachować szczególną ostrożność w czasie dojeżdżania do tramwajów stojących na przystanku,
- e) w czasie gołoledzi oczyścić stopnie wagonów,
- f) nie wjeżdżać na zwrotnice nie oczyszczone lub zasypane śniegiem przed ich uprzednim oczyszczeniem,
- g) w okresie roztopów należy prowadzić tramwaj z minimalną szybkością, możliwie z tzw. "wybiegu",
- h) zgłaszać niezwłocznie do dyspozytorni nadzoru ruchu zauważone uszkodzenia jezdni, torów, sieci itp., które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu.

Przygotowanie uszkodzonego tramwaju do zjazdu awaryjnego

1. Jeżeli w pociągu tramwajowym złożonym z dwóch wagonów typu 805Na wystąpi uszkodzenie:
 - 1) przetwornicy,
 - 2) silnika trakcyjnego,
 - 3) brak ładowania baterii akumulatorów,
 - 4) szczenie styków rozrusznika,
 - 5) przepalenie bezpiecznika obcego wzbudzenia,
 - 6) inna awaria elektryczna objawiająca się wyłączeniem stycznika liniowego.przy rozruchu lub słabym hamowaniem elektrodynamicznym należy przygotować uszkodzony pociąg do jazdy awaryjnej. Jazda awaryjna polega na sterowaniu ze stanowiska motorniczego pierwszego wagonu jazdą wagonu sprawnego, podczas gdy wagon niesprawny zachowuje się biernie (jest holowany bądź pchany przez wagon sprawny). Jazda awaryjna, ze względu na brak hamowania elektrodynamicznego w wagonie uszkodzonym, musi odbywać się bez pasażerów i z zachowaniem szczególnej ostrożności.
2. Przed przystąpieniem do przygotowania pociągu do jazdy awaryjnej motorniczy musi zlokalizować, w którym wagonie pociągu wystąpiła awaria. Jest to możliwe na podstawie wskazań lampek sygnalizacyjnych, woltomierzy, stanu bezpieczników topikowych i wyłączników nadmiarowych, a także innych objawów (odgłos wyłączenia stycznika liniowego, dym wydobywający się spod wózka, itp.).
3. W wagonie niesprawnym należy :
 - 1) przełączyć łącznik grup silników ŁGM znajdujący się na tablicy łączników sterowania w szafie za stanowiskiem motorniczego na pozycję „1” lub „2”
 - 2) opuścić do pozycji poziomej dźwignie awaryjnego odhamowania luzowników.
 - 3) W tak przygotowanym pociągu w wagonie sprawnym (nieprzełączonym) zachowane są wszystkie funkcje jazdy, natomiast w wagonie niesprawnym (przełączonym) działają jedynie hamulce szynowe.
4. W przypadku, gdy podczas przeprowadzania próby ruszenia pociągiem rozruch jest niemożliwy lub następuje rozłączenie stycznika liniowego, w wagonie wstępnie uznanym za niesprawny należy przywrócić poprzednie ustawienia, a dla wagonu uznanego wstępnie za sprawny powtórzyć czynności określone w ust. 3. Jeżeli ponowna próba rozruchu nie przyniesie rezultatów, tramwaj należy przygotować do holowania lub spychania innym sprawnym tramwajem stosownie do postanowień Przygotowanie uszkodzonego tramwaju do holowania lub spychania.
5. Jeżeli uszkodzony jest pierwszy wagon pociągu i nie ma w nim ładowania baterii akumulatorów to do jazdy awaryjnej można przystąpić tylko wtedy, gdy napięcie baterii akumulatorów wskazywane przez woltomierz na pulpicie nie spadnie poniżej wartości 30V. W przeciwnym razie pociąg należy przygotować do holowania lub pchania innym sprawnym tramwajem z wyłączonymi bateriami akumulatorów w obu wagonach.
6. Jeżeli w drugim wagonie pociągu tramwajowego złożonego z dwóch wagonów typu 805Na wystąpi uszkodzenie objawiające się brakiem niskiego napięcia, opadaniem hamulców szynowych, wyłączeniem wyłączników nadmiarowych WN1 lub/i WN2, to w celu zjazdu awaryjnego o własnych siłach należy wykonać następujące czynności :
 - 1) w drugim wagonie wyłączyć baterię akumulatorów odłącznikiem znajdującym się w szafce z aparaturą elektryczną na przednim pomoście,
 - 2) w pierwszym wagonie przełączyć łącznik sterowania ukrotnionego „ŁS” znajdujący się na tablicy łączników sterujących w szafce z aparaturą elektryczną w pozycję „0”, a „zwierak” znajdujący się na tej samej tablicy – w pozycję „1”,
 - 3) wyjąć z gniazd złącza wielokrotne łączące pierwszy i drugi wagon i wrzucić je do jednego z wagonów,
 - 4) W drugim wagonie opuścić do pozycji poziomej dźwignie awaryjnego odhamowania luzowników.Tak przygotowanym pociągiem można zjechać awaryjnie do zajezdni bez pasażerów z zachowaniem szczególnej ostrożności, gdyż w wagonie drugim nie działają żadne systemy hamulcowe. Wagon drugi jest również pozbawiony oświetlenia, jeżeli więc zjazd odbywa się w porze ograniczonej widoczności, należy wyposażyć go w zewnętrzną przenośną lampę z własnym zasilaniem.

Przygotowanie uszkodzonego tramwaju do holowania lub spychania.

Łączenie i rozłączanie wagonów.

1. Przed przystąpieniem do holowania/pchania uszkodzony tramwaj należy połączyć mechanicznie przy pomocy sprzęgów ze sprawnym technicznie tramwajem holującym lub pchającym.
2. Czynności związane z łączeniem i rozłączaniem wagonów tramwajowych musi wykonywać dwóch pracowników. Jeżeli warunki ruchowe według ich oceny stwarzają konieczność zabezpieczenia tych czynności, przed przystąpieniem do nich motorniczy pociągu uszkodzonego powinien powiadomić dyspozytornię nadzoru ruchu. Po przybyciu pracownik nadzoru ruchu ma zabezpieczyć warunki ruchowe (tj. takiego skierowania lub zatrzymania ruchu innych pojazdów, aby manewr ten mógł być wykonany). W wagonach tych nie mogą przebywać pasażerowie.
3. Przed przystąpieniem do łączenia motorniczy pociągu uszkodzonego (tj. przewidzianego do pchania lub holowania) zobowiązany jest skutecznie zahamować pociąg hamulcami postojowymi oraz opuścić i zabezpieczyć przed samoczynnym podniesieniem się odbieraki prądu. Następnie

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

powinien on sprawdzić sprawność mechanicznych elementów sprzęgających wagonów przewidzianych do sprzęgnięcia i przygotować je do łączenia.

4. Motorniczy pociągu, który będzie pchał lub holował pociąg uszkodzony zobowiązany jest dojeżdżać do niego powoli tak, aby uniknąć zderzenia. Zabronione jest dojeżdżanie do łączenia, gdy między łączonymi pociągami znajduje się człowiek. Motorniczy pociągu uszkodzonego (tj. przewidzianego do pchania lub holowania) ma obowiązek pilotowania dojeżdżającego przez sygnalizowanie mu w umówiony sposób możliwości i kierunku jazdy oraz momentu zatrzymania tak, aby odległość między łączonymi pociągami pozwalała na ich sprzęgnięcie.
5. Po dojechaniu do pociągu uszkodzonego (tj. przewidzianego do pchania lub holowania) motorniczy pociągu, który będzie pchał lub holował pociąg uszkodzony zobowiązany jest zahamować prowadzony przez siebie pociąg hamulcami postojowymi i opuścić odbieraki prądu. Po wykonaniu tych czynności powinien w umówiony sposób zezwolić motorniczemu pociągu uszkodzonego (tj. przewidzianego do pchania lub holowania) na wejście pomiędzy pociągi i dokonanie ich sprzęgnięcia.
6. Motorniczy pociągu uszkodzonego (tj. przewidzianego do pchania lub holowania) sprzęga łączone pociągi mechanicznie. W przypadku konieczności korekty ustawienia sprzęganych pociągów (gdy nie jest możliwe wprowadzenie w otwór głowicy sprzęgu drugiego sworznia) ma on obowiązek wyjść spomiędzy wagonów i polecić motorniczemu pociągu, który będzie pchał lub holował pociąg uszkodzony, zwiększyć nieznacznie odległość między pociągami w celu wyprostowania sprzęgów. Ponowne wejście między łączone pociągi i dokończenie czynności sprzęgania jest możliwe dopiero po wykonaniu przez motorniczego pociągu, który będzie pchał lub holował pociąg uszkodzony czynności wymienionych w ust. 5.
7. Łączenie pociągów nad otwartymi kanałami roboczymi powinno się odbywać z zachowaniem szczególnej ostrożności i tylko w koniecznych przypadkach. Przy łączeniu pociągów na lukach wchodzić między sprzęgane wagony można tylko od zewnętrznej strony łuku.
8. Po zakończeniu łączenia pociągów, w pociągu uszkodzonym łączący załącza oświetlenie zewnętrzne (jeżeli jest ono sprawne, w przeciwnym razie pociąg powinien być oznakowany lampą ze światłem ostrzegawczym), a następnie informuje o tym pchającego lub holującego. Po oznakowaniu połączonych pociągów i zezwoleniu pracownika nadzoru ruchu lub pogotowia technicznego (o ile są obecni) można rozpocząć jazdę. Holowanie lub pchanie uszkodzonego pociągu nie może odbywać się z prędkością większą, niż 15 km/h.
9. W celu rozłączenia pociągów po ich zatrzymaniu motorniczy pociągu pchającego lub holującego zobowiązany jest zahamować pociąg sprawny hamulcami postojowymi i opuścić odbieraki prądu. Motorniczy pociągu pchanego lub holowanego po upewnieniu się, że powyższe czynności zostały wykonane, ma obowiązek zahamować pociąg hamulcami postojowymi (w wagonie 805Na oznacza to podniesienie dźwigni wszystkich luzowników do położenia pionowego). Następnie może wejść między pociągi i rozłączyć połączenia mechaniczne. Po zakończeniu tych czynności powinien niezwłocznie wyjść spomiędzy pociągów i zezwolić w umówiony sposób motorniczemu pociągu sprawnego na odjazd od pociągu uszkodzonego.
10. Po otrzymaniu informacji od motorniczego pociągu pchanego lub holowanego o zakończeniu czynności rozłączania pociągów, motorniczy pociągu pchającego lub holującego może odjechać od pociągu uszkodzonego.
11. Odpowiedzialność za prawidłowy przebieg łączenia i rozłączania pociągów ponosi motorniczy pociągu uszkodzonego, tj. przewidzianego do pchania lub holowania.

Automatyczna sygnalizacja świetlna

1. Na trasach tramwajowych stosowana jest sygnalizacja świetlna automatyczna, uruchamiana przez mechaniczne oddziaływanie odbieraka prądu (pantografu) na kontakt zapalający, bez względu na położenie pedału rozruchu (w wozach typu 805 N).
2. Sygnalizacja świetlna ma charakter informacyjno-ostrzegawczy. Informuje ona użytkowników dróg o zbliżaniu się do punktu kolizyjnego, o ruchu pociągów na trasie jednotorowej między mijankami.
3. Wjazd na odcinek toru pojedynczego dozwolony jest tylko wówczas:
 - 1) jeżeli światło w sygnalizatorze jest wygaszone,
 - 2) jeżeli pociąg tuż przed wjazdem na tor pojedynczy spowoduje zapalenie zielonego światła sygnalizacji.
4. Jeżeli motorniczy przed wjazdem na tor pojedynczy zastaje sygnał zielony zapalony przez inny pociąg, przy czym nie ma możliwości porozumienia się z motorniczym pociągu, który uruchomił sygnalizację, należy oczekiwać do momentu wygaszenia sygnalizacji, a następnie uruchomić sygnalizację i kiedy zapali się zielone światło wjechać na tor pojedynczy. Jednoczesny wjazd na odcinek toru pojedynczego dwóch pociągów zmierzających w tym samym kierunku jest zabroniony.
5. Jeżeli w sygnalizatorze pali się światło czerwone oznacza to, że odcinek pojedynczego toru jest zajęty i wjazd na ten odcinek jest zabroniony.
6. Jeżeli sygnał zielony lub czerwony pali się bez przerwy czas dłuższy, niż czas przejazdu przez dany odcinek toru pojedynczego, wówczas może oznaczać to, że sygnalizacja jest uszkodzona lub nastąpiło unieruchomienie pociągu między mijankami. W tym przypadku należy natychmiast zgłosić ten fakt do dyspozytorni nadzoru ruchu.
7. Przed zjazdem z toru podwójnego lub z mijanki na tor pojedynczy motorniczy obowiązany jest sprawdzić, czy w sygnalizatorze zapaliło się światło zielone, które świadczy o prawidłowym działaniu sygnalizacji. Ponadto, motorniczy obowiązany jest w czasie jazdy na torze pojedynczym obserwować na całym odcinku drogi, czy palą się światła kontrolne od chwili ich włączenia do czasu wygaszenia. W przypadku nie palenia się lamp kontrolnych należy postępować zgodnie z postanowieniami ust. 5.
8. W przypadku zjechania się pociągów na pojedynczym torze, wrócić powinien ten pociąg, który ma bliżej do mijanki (przy równej odległości wraca pociąg jadący od centrum). Motorniczy pociągu, który wraca, powinien wysadzić pasażerów, spiąć pociągi i pełniąc rolę „pilota” zabezpieczyć wycofanie pociągów.
9. W przypadku chwilowego zaniku napięcia w sieci zasilającej, sygnalizacja wyłączy się i nie zapali po powtórnym włączeniu napięcia w sieć trakcyjną. W tym przypadku należy jechać lecz bardzo ostrożnie zwracając szczególną uwagę na lampy kontrolne. Zapalenie lamp kontrolnych oznacza wjazd innego pociągu na ten odcinek.
10. O uszkodzeniu sygnalizacji motorniczy obowiązany jest powiadomić niezwłocznie dyspozytornię nadzoru ruchu. W tym przypadku należy zapisać nazwisko osoby przyjmującej meldunek i czas jego podania.

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

11. Motorniczowie prowadzący pociągi po trasach z automatyczną sygnalizacją powinni przejeżdżać kontakty nastawcze z prędkością nie większą niż 10 km/godz. Przejeżdżanie przez kontakty nastawcze z prędkością większą może spowodować nie zadziałanie sygnalizacji.
12. Zatrzymanie pociągu pod kontaktem nastawczym jest zabronione, gdyż może to spowodować uszkodzenie sygnalizacji.
13. W czasie manewrowania, odłączania i dołączania wagonów doczepnych na mijankach, gdzie znajduje się sygnalizacja automatyczna, punkty załączania i wyłączania należy przejeżdżać przy ściągniętym odbieraku prądu.

Kursowania tramwajów po odcinkach jednotorowych przy nieczynnej sygnalizacji świetlnej

1. Na odcinkach jednotorowych na trasach do Konstaktynowa Łódzkiego, przy kursach liniowych wprowadza się następujące zasady:
 - 1) Każdy pociąg kursujący na liniach do wspomnianych miejscowości będzie wyposażony w telefon komórkowy przypisany do danej brygady. Telefon będzie wydawany na zajezdni wraz z rozkładem brygadowym i innymi dokumentami. Dyspozytor ma obowiązek sprawdzić działanie telefonu przed jego wydaniem.
 - 2) Na rozkładzie brygadowym są oznaczone wszystkie czynne mijanki na trasie oraz linie i brygady z którymi dany pociąg się mija.
 - 3) Należy bezwzględnie przestrzegać rozkładowych godzin odjazdów z przystanków, w celu należytego przejazdu przez mijanki i aby zapobiec zjechaniu pociągów na odcinkach jednotorowych.
 - 4) Przy opóźnieniu większym niż 2 minuty w stosunku do rozkładowego czasu odjazdu na odcinku jednotorowym należy porozumieć się z motorniczym mijanej brygady i ustalić z nim sposób dalszego postępowania (np. dalsze oczekiwanie na mijance, mijanie się na innej mijance). W przypadku braku kontaktu z mijaną brygadą należy skontaktować się z dyspozytorem Nadzoru Ruchu i oczekiwać na dalsze instrukcje.
 - 5) W przypadku przyjechania na mijankę o rozkładowym czasie i stwierdzenia braku pojazdu z którym ma się rozkładowo mijać (gdym wcześniej nie było informacji o opóźnieniu / wypadnięciu z rozkładu), motorniczy ma obowiązek skontaktować się z kierującym mijaną brygadą i uzgodnić sposób dalszego postępowania. W godzinach szczytów porannych (do godz. 12:00) należy zapewnić pierwszeństwo dla pociągów jadących do Łodzi, natomiast w godzinach szczytów popołudniowych (od godz. 12:00) należy zapewnić pierwszeństwo dla pociągów jadących z Łodzi.
 - 6) Na odcinku jednotorowym winien znajdować się wyłącznie jeden pociąg, w przypadku gdy na odcinku jednotorowym znajdują się dwa tramwaje jadące w tym samym kierunku należy o tym fakcie poinformować motorniczych pociągów mijanych.
 - 7) W przypadku wystąpienia dużych utrudnień w kursowaniu linii podmiejskich (jak np. opóźnienia powyżej 15 minut), uniemożliwiających motorniczym samodzielne uzgodnienie kolejności wjazdu pociągów na odcinki jednotorowe należy skontaktować się z dyspozytorem Nadzoru Ruchu i oczekiwać na jego instrukcje.
 - 8) W przypadku zjechania się pociągów na odcinku jednotorowym należy wycofać pociągi do najbliższej mijanki, jeśli pociągi zjechały się na środkowym odcinku pojedynczego toru należy skierować pociągi do najbliższej mijanki zgodnie z pierwszeństwem opisanym w pkt. 5. O fakcie zjechania się pociągów należy powiadomić dyspozytora Nadzoru Ruchu oraz motorniczych brygad, z którymi pociągi winny się rozkładowo mijać na najbliższych mijankach.
 - 9) W przypadku unieruchomienia pociągu na odcinku jednotorowym należy bezzwłocznie powiadomić o zaistniałym zdarzeniu motorniczych sąsiednich brygad na trasie i dyspozytora Nadzoru Ruchu.
 - 10) W przypadku wystąpienia kwestii spornych, należy skontaktować się z dyspozytorem Nadzoru Ruchu i oczekiwać na dalsze dyspozycje.
2. W przypadku skierowania na odcinki jednotorowe poza rozkładowych pociągów (dodatkowe kursy, przejazdy techniczne, okazjonalne itp.) należy o tym fakcie poinformować dyspozytora Nadzoru Ruchu oraz motorniczych pociągów za którym się jedzie oraz których będzie się mijalo.
3. Odpowiedzialność za zjechanie się pociągów na odcinku jednotorowym ponosi motorniczy, który jechał niezgodnie z obowiązującym rozkładem jazdy i nie poinformował o zaistniałej sytuacji kierującego pojazdem którego miał mijać.

Zawracanie wagonami 805Na na trójkącie manewrowym w Konstaktynowie Łódzkim

Tramwaje 805Na zmodernizowane, zgodnie z kartą zmian nr 1/12 umożliwiają cofanie składem z tylnego pomostu drugiego wagonu. W celu wykonania omawianego manewru stosuje się poniższe zasady:

- 1) Po przejechaniu zwrotnicy wjazdowej na trójkąt manewrowy zlokalizowanej po zachodniej stronie krańcówki na stanowisku motorniczego pierwszego wagonu należy:
 - a) przestawić rączkę nawrotnika na jazdę do tyłu,
 - b) wyłączyć stacyjkę i wyjąć kluczyk,
 - c) przyciskiem znajdującym się na przedniej ścianie pulpitu przełączyć na sterowanie składem z tylnego pomostu drugiego wagonu.
- 2) po wykonaniu czynności określonych w pkt 1 w celu wycofania wagonów na krańcówkę należy udać się do drugiego (doczepnego) wagonu, a następnie:
 - a) otworzyć szafkę tylnego pomostu,
 - b) wyciągnąć kasetę sterowniczą,
 - c) włożyć kluczyk w stacyjkę kasety,
 - d) wcisnąć i przytrzymać wciśnięty łącznik czuwaka kasety.
 - e) przekręcić kluczyk w stacyjce,
 - f) przyciskami jazda i hamowanie sterować ruchem pojazdu. W przypadkach awaryjnych przyspieszyć hamowanie zwalniając czuwak.
- 3) Po wycofaniu wagonów na krańcówkę w celu przygotowania pociągu do jazdy należy:
 - a) przekręcić i wyjąć kluczyk ze stacyjki,
 - b) odłożyć kasetę sterowniczą,
 - c) zamknąć szafkę,
 - d) po powrocie do pierwszego wagonu przełączyć przycisk sterowania składem,
 - e) przestawić rączkę nawrotnika na jazdę do przodu,

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

f) kontynuować jazdę do przodu.

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 eksploatacyjnej 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